



# DIPLOMARBEIT

## **„Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die chinesische Automobilindustrie“**

Verfasserin:

**Letao WANG**

Angestrebter akademischer Grad:  
Magistra der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften  
(Mag. rer. soc. oec)

Wien, am 28. Mai 2009

Studienkennzahl lt. Studienblatt:	157
Studienrichtung lt. Studienblatt:	Internationale Betriebswirtschaft
Betreuer:	Ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. B. Burcin Yurtoglu

感谢上帝，感谢我的家人，陪在我身边的老公，以及远在中国的妈妈和我的姥姥和姥爷，你们的鼓励陪伴着我在维也纳七年的学习生活.谢谢你们!

Ich bedanke meinen Betreuer Univ.-a.o Professor Dr B. Burcin Yurtoglu herzlich!

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung.....</b>	<b>1</b>
<b>Vorstellung der Arbeit und Vorgehensweise .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Entwicklung der chinesischen Wirtschaft.....</b>	<b>6</b>
1.1 Im alten China .....	6
1.2 Wirtschaftliche Wendepunkte.....	7
1.3 Von der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft.....	8
1.4 Sonderverwaltungsregionen Hongkong und Macao .....	10
<b>2. China und die WTO.....</b>	<b>13</b>
2.1 Die Geschichte der WTO .....	13
2.2 China und die WTO .....	15
2.2.1 Phase eins: Vorabsprache (1980-1986) .....	16
2.2.2 Phase zwei: Diskussion (1987-1992) .....	17
2.2.3 Phase drei: der Beitritt (1992-2001).....	17
2.3 Einfluss der WTO auf die chinesische Wirtschaft und das Rechtssystem.....	18
2.3.1 Ausländische Investoren.....	19
2.3.2 WTO und das chinesische Rechtssystem .....	26
2.3.3 WTO und die Automobilindustrie.....	29
<b>3. Die chinesische Automobilindustrie.....</b>	<b>33</b>
3.1 Wachstum der chinesischen Automobilindustrie .....	33
3.2 Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die Automobilindustrie.....	37
3.2.1 Zolltarifsenkung und Abschaffung der Importquote in der Automobilindustrie.....	38
3.2.2 Die Auswirkung der Zolltarifsenkung auf das Automobilzubehör .....	47
3.2.3 Der Einfluss von Nachfrage und Angebot auf das Importvolumen in der Automobilindustrie .....	50
<b>4. Strukturelle Änderung des Automobilmarktes .....</b>	<b>56</b>
4.1 Die Großen Drei.....	57
4.2 Multinationale Automobilhersteller am chinesischen Markt .....	61
4.3 Strukturelle Änderungen in der Automobilindustrie .....	64
4.3.1 Die globale Fertigungskette und die Gewinnzuteilung in der Automobilindustrie .....	65
4.3.2 Die Arbeitsaufteilung in der chinesischen Automobilindustrie .....	67
<b>5. Volkswirtschaftliche Betrachtungen.....</b>	<b>71</b>
<b>6. Zukunft der chinesischen Automobilindustrie .....</b>	<b>81</b>
<b>Anhang:.....</b>	<b>83</b>
Abstract: .....	83
Lebenslauf.....	85
<b>Literaturverzeichnis: .....</b>	<b>86</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die chinesische Entwicklung des BIP: 1980-2005 .....	2
Abbildung 2: Der Beitrag der Automobilindustrie zu Chinas BIP (1990-2006).....	3
Abbildung 3: Ausgewählte Zielmärkte in China (2005) und das Wachstum der verschiedenen Industrien durch Direktinvestitionen von außen (Mrd. USD) .....	4
Abbildung 4: Chinas Außenhandel von 1978 bis zum WTO- Beitritt.....	10
Abbildung 5: Ebenen des Rechts der VR China .....	28
Abbildung 6: Verhältnis zwischen Preis und Zollltarif .....	42
Abbildung 7: Verhältnis zwischen Importquote und Preis .....	43
Abbildung 8: Nachfragekurve der Einfuhrautos nach der Abschaffung der Importquoten.....	44
Abbildung 9: Import- und Exportvolumen in der Automobilindustrie (1993-2007).....	45
Abbildung 10: Import- und Exportvolumen von Automobilzubehör (1993-2007) .....	50
Abbildung 11: Wachstum der Importautos (2001-2008).....	52
Abbildung 12: Absatz von Personenkraftwagen in China.....	55
Abbildung 13: Die „Großen Drei“ in China und ihre ausländischen Partner.....	57
Abbildung 14: Gemeinschaftsunternehmen der internationalen und chinesischen Automobilindustrie in der PKW-Produktion.....	58
Abbildung 15: Marktanteile auf dem chinesischen Automobilmarkt (Jänner-September 2003) .....	60
Abbildung 16: Entwicklung der Einkommenssegmente in China (2000/2010).....	72
Abbildung 17: Fahrzeugdichte in Relation zum BIP pro Kopf .....	73
Abbildung 18: Verhältnis zwischen BIP/Kopf und Anzahl der Autos für 100 Personen .....	74
Abbildung 19: Absatz von Personenkraftwagen nach Segmenten .....	75
Abbildung 20: Verfügbares Einkommen pro Person (1978-2006 in Yuan).....	78
Abbildung 21: Anzahl der Autos für 100 Einwohner wächst mit dem verfügbaren Einkommen .....	79
Abbildung 22: Verteilung des Bruttonettoprodukt/Kopf und Standorte der globalen Automobilindustrie in China.....	81

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Veränderte Rahmenbedingungen auf dem chinesischen Automobilmarkt nach dem WTO-Beitritt .....	32
Tabelle 2: WTO-Mandated Tariffs for Cars, Busses and Trucks.....	40
Tabelle 3: Änderung der Konsumstruktur und Erhöhung des Einkommensniveau in China..	76

## **Einleitung**

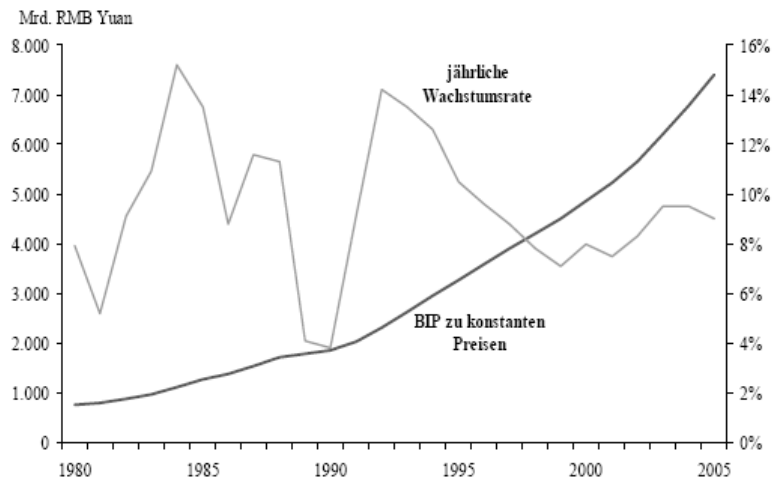
In den letzten zwanzig Jahren ist die chinesische Wirtschaft kontinuierlich zwischen sieben bis neun Prozent (vgl. Abbildung 1) gemessen am Bruttoinlandsprodukt<sup>1</sup> (BIP) gewachsen. Die Politik der „Reform und Öffnung“ im Jahre 1979 kann als Grundstein dieser Wirtschaftsentwicklung gesehen werden. Dadurch hat sich auch der Lebensstandard der chinesischen Bevölkerung verbessert - der Wandel von „Armut“ zu „genug Essen und Bekleidung“ war vollzogen. In den Jahren vor der Öffnungspolitik war China ein isoliertes Land. Aber seit 1979 öffnen sich die chinesischen Türen auch nach und nach für Ausländer, was zu einer Abschwächung der zentralisierten Wirtschaft und einem vermehrten Vorkommen der Marktwirtschaft geführt hat. In dieser Zeit sind außerdem viele „nicht staatliche“ ökonomische Organisationen entstanden. Neben einer Vielzahl von privaten wirtschaftlichen Organisationen treten auch vermehrt ausländische Unternehmen am chinesischen Markt auf, die mit der Politik der „Reform und Öffnung“ von Investitionsmöglichkeiten am chinesischen Markt angezogen werden. Globalisierung und Liberalisierung haben auch am chinesischen Arbeitsmarkt Einzug erhalten.<sup>2</sup> Der Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) im Dezember 2001 stellt ein wichtiges Zeichen für die chinesische Wirtschaft dar, vor allem in Hinblick auf Chinas Rolle in der Weltwirtschaft.

---

<sup>1</sup> Vgl. Bruns & Homlong (2006) S. 9

<sup>2</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 19

**Abbildung 1: Die chinesische Entwicklung des BIP: 1980-2005**



Quelle: Kasperk & Wogwode & Kalmbach (2006) S. 8

In diesem Zusammenhang spielt die chinesische Automobilindustrie eine wichtige Rolle in der Wirtschaft des Landes. Der Beginn dieser Schlüsselindustrie kann mit dem Jahre 1959 festgelegt werden, zu diesem Zeitpunkt beginnen in der chinesischen Automobilindustrie Zeiten langwierigen Aufbaus und langfristiger Entwicklungen. Besonders nach dem Beitritt zur WTO wächst die chinesische Automobilindustrie in einer raschen Entwicklungsphase aufgrund der direkten Investitionen von außen und der zunehmenden Nachfrage am inländischen Markt nach einem sechsjährigen Tiefstand (1995-2000)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 28

**Abbildung 2: Der Beitrag der Automobilindustrie zu Chinas BIP (1990-2006)**



Quelle: Feng et al.(2008) S. 29

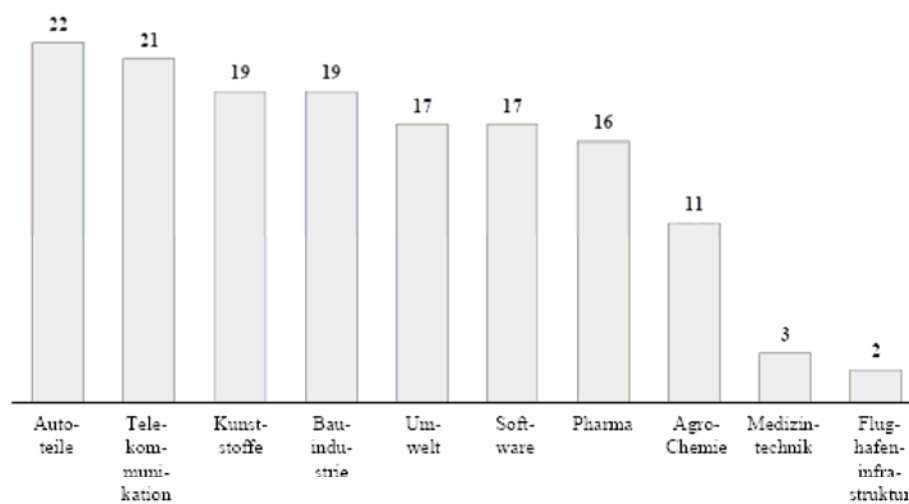
Diese Arbeit behandelt die Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die chinesische Automobilindustrie. Folgende Entwicklungen und Diskussionspunkte stehen dabei im Vordergrund:

1. Durch Direktinvestitionen von außen hat sich der chinesische Automobilsektor außerordentlich rasch entwickelt. Dieses Phänomen konnte bereits bei Mobiltelefonen und Waren der IT-Techniken beobachtet werden, auf diesen Gebieten hat sich China in der Vergangenheit bereits einen großen weltweiten Absatzmarkt geschaffen. Von der chinesischen Automobilindustrie erwartet man sich nun bis 2020 ähnliche Entwicklungen und einen boomenden Autoverkauf.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 9

**Abbildung 3: Ausgewählte Zielmärkte in China (2005) und das Wachstum der verschiedenen Industrien durch Direktinvestitionen von außen (Mrd. USD)**



Quelle: Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 8

2. Seit dem Beitritt zur WTO üben China und der chinesische Markt eine starke Anziehungskraft auf ausländische Unternehmen aus. In diesem Zusammenhang sind Vorteile und Nachteile für den inländischen Automobilsektor sowie Strategien der heimischen Automobilindustrie von besonderem Interesse.
3. Der Strukturwandel des Konsums hat die Nachfrage nach Privatautos in die Höhe getrieben, es stellt sich hier die Frage nach Anbietern und Konkurrenten des heimischen Marktes und wie diese den inländischen Markt beeinflussen.
4. Außerdem soll beantwortet werden, wie Importe und Exporte der Automobilindustrie den Außenhandel in China beeinflussen.



## **Vorstellung der Arbeit und Vorgehensweise**

Diese Diplomarbeit beginnt mit der Geschichte der chinesischen Wirtschaftsentwicklung, um die Hintergründe des chinesischen Außenhandels vorzustellen. In diesem Zusammenhang spielen die Welthandelsorganisation selbst und der Beitrittsprozess Chinas zur WTO eine bedeutende Rolle, da damit wichtige Entwicklungen der chinesischen Wirtschaft und des Rechtssystems verbunden sind. Daran anschließend wird die Geschichte der chinesischen Automobilindustrie aufbereitet, um so die Analyse der Auswirkungen des WTO-Beitritts vorzubereiten.

Die Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die chinesische Automobilindustrie werden in dieser Arbeit in folgenden Teilbereichen analysiert:

- Auswirkung auf Richtlinien der Automobilindustrie
- Einfluss des Beitritts auf Zolltarifsenkungen und die Abschaffung der Einfuhrquoten auf den Außenhandel Chinas
- Eintritt der ausländischen Automobilunternehmen und deren Einfluss auf die Nachfrage im Inland
- Auswirkungen von Joint Venture Unternehmen auf den heimischen Marktstrukturwandel
- Analyse des Einkommens und des Nachfragewandels am Automobilmarkt

## **1. Entwicklung der chinesischen Wirtschaft**

Der folgende Abschnitt betrachtet die chinesische Wirtschaft und deren Entwicklung von den Handelstätigkeiten an der Seidenstrasse bis zu Maos Politik und der Politik von „Reform und Öffnung“ der letzten Jahrzehnte. Außerdem werden die Sonderverwaltungsregionen Hongkong und Macao behandelt.

### **1.1 Im alten China**

Die Seidenstrasse war im 1. Jahrhundert von der Han-Dynastie errichtet worden<sup>5</sup> und damit die erste erfolgreiche Außenhandelsverbindung, die vom zentralen China bis zum römische Reich reichte.<sup>6</sup> Mit der Seidenstrasse öffnete China zum ersten Mal seine Grenzen, viele westliche Länder kamen mit China in Kontakt und lernten zum ersten Mal die fortschrittliche chinesische Kultur kennen. Die Seidenstrasse förderte den Handel und den Konsum des Volkes und brachte viele wirtschaftliche Chancen ins alte China. Ein großer Wirtschaftsaufschwung war die Folge.

Einen weiteren wichtigen Punkt des chinesischen Außenhandels stellen die sieben Reisen von Zheng He dar, die er zwischen 1405 und 1433 in den Westen unternahm. Im Zuge dieser Reisen besuchte er insgesamt 30 verschiedene Länder und bemühte sich um freundliche Beziehungen zwischen China und dem Westen.<sup>7</sup> Mit seinen Handelsunternehmen erweiterte er den chinesischen Außenhandel und mit seiner Flotte segelte er bis nach Mekka.<sup>8</sup> Dadurch kamen chinesische Waren neben Asien

---

<sup>5</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Seidenstra%C3%9Fe>

<sup>6</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 17

<sup>7</sup> Vgl Kuhn & Ning & Shi (2001) S.12

<sup>8</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Mekka>

auch nach Europa und Afrika, was einen intensiven Kulturaustausch der Länder zur Folge hatte. Trotz allem war das chinesische Reich bis zum Jahr 1840 eine selbstständige mittelalterliche Gesellschaft, da die chinesische Regierung ab dem 15. Jahrhundert versuchte, das Land weitgehend zu isolieren. Man dachte, China könne wirtschaftlich alleine besser existieren.<sup>9</sup>

## **1.2 Wirtschaftliche Wendepunkte**

Durch die Opiumkriege im 19. Jahrhundert kamen immer mehr ausländische Einflüsse nach China. Zu dieser Zeit fanden in vielen Staaten der Welt Industrierevolutionen statt, nicht so in China, das durch Kriege und Unruhen im eigenen Lande geschwächt war.<sup>10</sup>

Am 1. Oktober 1949 gründete Mao Zedong die heutige Volksrepublik China und versuchte ein neues Fundament für die chinesische Wirtschaft zu schaffen. Die Finanzlage Chinas jedoch war aufgrund zahlreicher Kriege und Auseinandersetzungen in einem katastrophalen Zustand.<sup>11</sup> In den Anfangszeiten der Gründung der Volksrepublik versuchte Mao, die Verbesserung der inländischen Finanzlage und der Haushalte zu fokussieren. Wirtschaftliche Reformen oder Bemühungen waren in der Vergangenheit kein Thema gewesen und so startete Mao von Null an, er bemühte sich um neue Reformen, beispielsweise Land- und Bodenreformen.<sup>12</sup> Wichtiges Konzept seiner Reformen war „walking on two legs“<sup>13</sup> - eine Kombination von mittelständischer, arbeitsintensiver Industrie und moderner Massenproduktion. Aus diesem Grunde stellte Mao ab 1956 das Kollektivwirtschaftssystem auf ein Privatwirtschaftssystem um. Dies schaffte

---

<sup>9</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 17

<sup>10</sup> Vgl. Kuhn & Ning & Shi (2001) S.13

<sup>11</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 17

<sup>12</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 17

<sup>13</sup> Vgl. Hayhoe & Zha (2007) S. 5

wichtige Anreize zur Steigerung der Produktionskraft und es folgte der erste Wirtschaftsaufschwung Chinas. Dieses Wachstum wurde jedoch 1966 durch den Beginn der Kulturrevolution gestoppt. Durch dieses Ereignis, das 10 Jahre dauerte und sich bald Maos Kontrolle entzog, wurde die chinesische Wirtschaft fast zur Gänze zerstört. Der Einfluss der Revolution auf alle Lebensbereiche war enorm, insbesondere aber wurde aufgrund dieser Ereignisse die wirtschaftliche Entwicklung des Landes behindert. Schließlich wurde aber auch Mao bewusst, dass China sich weiterentwickeln und der Welt anpassen muss. Dies bedeutete: China muss seine Türen der Welt öffnen.<sup>14</sup> Vor allem nach dem Tod Maos erkannte die neue Führung die Notwendigkeit einer Öffnung Chinas zur Welt und trieb diese voran.

### **1.3 Von der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft**

Der Nachfolger Maos, Deng Xiaoping, legte 1978 am 11. Parteitag der kommunistischen Partei Chinas ein Reformprogramm<sup>15</sup> mit dem Titel "Reform und Öffnung" vor, um die angeschlagene Wirtschaft zu retten. Damit begannen in China die Liberalisierung der Märkte und die Privatisierung des Eigentums. Die wirtschaftliche Entwicklung Chinas verlief zu diesem Zeitpunkt schneller als vergleichbare wirtschaftliche Phasen der USA in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts.<sup>16</sup> Bis zum Ende der 70er Jahre gab es nur zwei Formen des Eigentums in China: Kollektiveigentum oder Privateigentum. Mit dem Beginn von „Reform und Öffnung“ in Richtung der ausländischen Märkte erlaubte die Regierung erstmals kleine eigenständige Privatunternehmen.

Bis zum Jahr 1992 bildeten sich 21 verschiedene Eigentumssysteme heraus. Die Wirtschaft Chinas ist in einem Zustand, in dem sich die verschiedenen Systeme

---

<sup>14</sup> Vgl. Hayhoe & Zha (2007) S. 5 Sowie Vgl. Kuhn & Ning & Shi (2001) S.16

<sup>15</sup> Vgl. Hayhoe & Zha (2007) S. 6

<sup>16</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 18

gegenseitig ergänzen und unterstützen. Hier einige Beispiele dieser Systeme:<sup>17</sup>

- Reiner Staatsbesitz: das chinesische Eisenbahnnetz beispielsweise wird nur vom Staat geführt.
- Teilweiser Staatsbesitz: in der Automobilindustrie hält der Staat die Mehrheit der Aktien, aber auch Privatfirmen wie Volkswagen Deutschland besitzen Aktien.
- Reine Privatunternehmen: Viele IT Firmen beispielsweise sind in reinem Privatbesitz ohne staatlichen Einfluss auf die Führung des Unternehmens. Von 1995 bis 2001 verminderte sich die Anzahl der reinen Staatsunternehmen von 67,9% auf 37,9%.

Das Programm von „Reform und Öffnung“ wirkte sich auch auf die Globalisierung der chinesischen Wirtschaft aus. Nach der Öffnung Chinas stieg das Handelsvolumen von Exporten und Importen, das BIP zeigte ein deutliches Wachstum. Vor 1978 stieg das BIP um 5%, nach 1978 bis 1997 durchschnittlich um 9%.<sup>18</sup>

1992 startete Deng Xiaoping bei einer Reise in den Süden Chinas (Shang Hai, Wu Chang, Shen Zhen und Zhu Hai) seine neue Politik unter dem Schlagwort "ein Land, zwei Systeme" - dies bedeutet, dass innerhalb Chinas weiter am Sozialismus festgehalten wird, während vor allem in Hongkong, Macao und Taiwan der Kapitalismus geduldet wird. Deng Xiaoping forderte auf dieser Reise in den Küstenstaaten eine Vertiefung der Reform und eine weitere Öffnung der chinesischen Wirtschaft, um so für China ausländische Technologien und Kapital zu erschliessen. Damit war die Diskussion in der chinesischen Führung, wie weit die

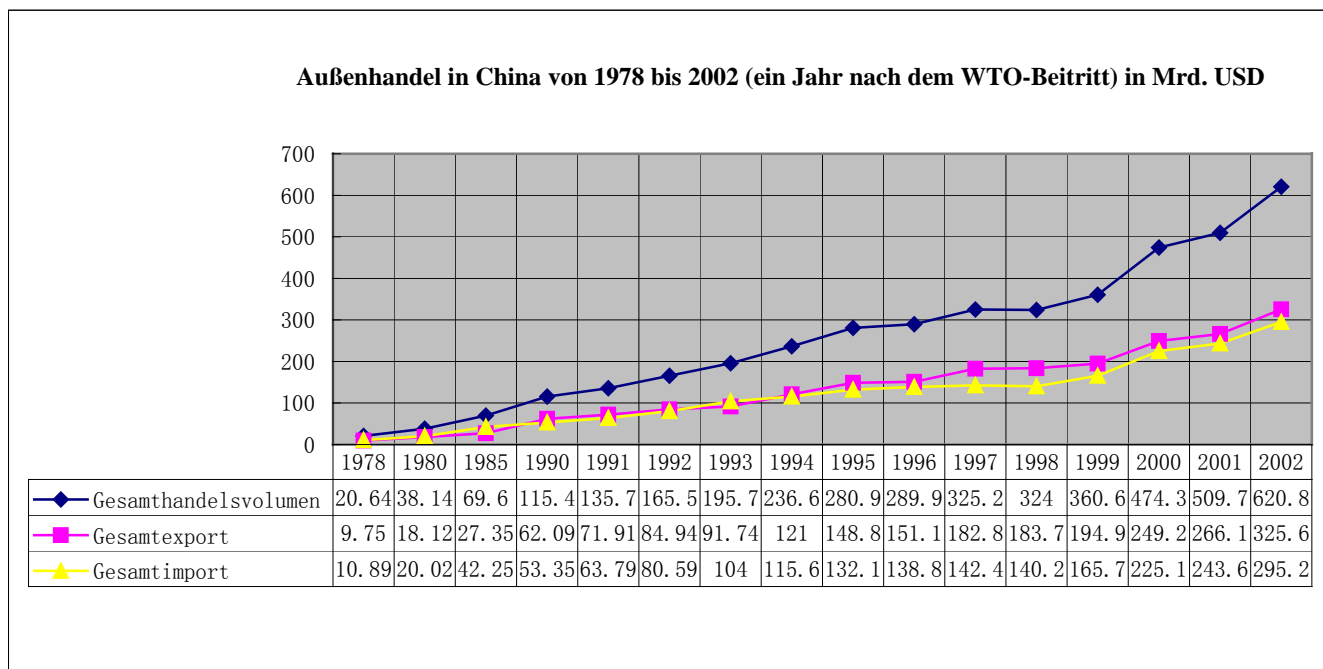
---

<sup>17</sup> Vgl. Lee (2001) S. 14 & Vgl. Bünz (2006) S. 39-40 „Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.“

<sup>18</sup> Vgl. Bruns & Homlong (2006) S. 9

Reform gehen soll und kann, endgültig entschieden.<sup>19</sup> Die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft bis zum Jahr 2000 zeigt deutlich die Richtigkeit dieser Entscheidung: 2000 stieg der Export auf 249,2 Milliarden und der Import auf 225,1 Milliarde Dollar. Das BIP stieg jeweils um 23,1% und 20,8%.<sup>20</sup> 2001 schließlich trat China der WTO bei.

**Abbildung 4: Chinas Außenhandel von 1978 bis zum WTO- Beitritt**



Quelle: China Statistik Yearbook 2007

#### 1.4 Sonderverwaltungsregionen Hongkong und Macao

Hongkong, Macao und Taiwan sind Sonderverwaltungsregionen Chinas und zählen zu den wirtschaftsstärksten Regionen des Landes.

Portugal besetzte die Insel Macao im Jahr 1557, 1840 erklärte die Königin von

<sup>19</sup> Vgl. Wang (1999) S. 34

<sup>20</sup> China Statistik Yearbook 2007

Portugal, Maria die zweite, Macao zum Freihafen. Daraufhin musste China Macao völlig räumen.<sup>21</sup> 1979 nahm Portugal mit der Volksrepublik China die bereits problematische Beziehung wieder auf, dabei wurde auf das Problem von Macao hingewiesen. Am 20. Dezember 1999 wurde Macao von Portugal geräumt und wieder an China übergeben. Macao ist seitdem Sonderverwaltungsregion.<sup>22</sup> Hongkong hingegen wurde nach dem Opiumkrieg von Großbritannien besetzt und erst 1997 an China zurückgegeben. Die Idee von Deng Xiaoping - "ein Land, zwei Systeme" - wird seitdem in Macao und Hongkong erfolgreich umgesetzt.<sup>23</sup>

Wirtschaftliche Sonderregionen sind ein Spiegelbild der Dezentralisation und verfolgen den Weg, den sich Deng Xiaoping für die wirtschaftliche Entwicklung vorstellte. Sonderregion bedeutet, dass in einem bestimmten Gebiet eine spezielle wirtschaftliche Politik und eine Sonderform der Verwaltung durchgeführt werden.<sup>24</sup> In China wird diese Vorgehensweise nicht nur in den Sonderverwaltungsregionen, sondern auch in den Küstengebieten des Festlandes angewandt. Im Jahr 1979 präsentierte Deng Xiaoping dem Zentralkomitee der Kommunistischen Partei erstmals die Idee und Richtung der wirtschaftlichen Sonderregionen und bis 1988 wurden diese dann in Shen Zhen, Zhu Hai, Shan Tou und Xia Men sowie Hai Nan eingerichtet.<sup>25</sup> Diese waren wirtschaftlich sehr erfolgreich und so errichtete China 1990 eine weitere wirtschaftliche Sonderregion in Shang Hai Pudong, dort führte man zusätzlich eine wirtschaftliche Begünstigungsklausel ein. China erweiterte ständig die Autonomie und die Anreize der wirtschaftlichen Sonderregionen, damit beschleunigte sich in den Regionen die wirtschaftliche Entwicklung und erweiterte

---

<sup>21</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 51

<sup>22</sup> Sonderverwaltungsregionen wurden auf Basis des Artikels 31 der Verfassung der Volksrepublik China eingerichtet. Dieser Artikel erlaubt es dem Volkskongress, Sonderverwaltungsregionen zu gründen und diese mit einem Grundgesetz, einem hohen Maß von innerer Autonomie sowie einem eigenen politischen und wirtschaftlichen System auszustatten. Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Sonderverwaltungszone>

<sup>23</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 52

<sup>24</sup> Vgl. Wang (1999) S. 33

<sup>25</sup> Vgl. [http://en.wikipedia.org/wiki/Special\\_Economic\\_Zone](http://en.wikipedia.org/wiki/Special_Economic_Zone)

das Ausmaß des Außenhandels mit anderen Ländern. China ist nun in einer Phase, in der Zusammenarbeit mit dem Rest der Welt nötig und wichtig ist, einen wichtigen Schritt in diese Richtung stellt der Beitritt Chinas zur WTO dar.



## **2. China und die WTO**

Aufgrund der bedeutsamen Rolle der WTO für die wirtschaftliche Entwicklung Chinas behandelt der folgende Abschnitt den Beitritt Chinas zu WTO und damit verbundene Auswirkungen auf die chinesische Wirtschaft.

### **2.1 Die Geschichte der WTO**

Die Welthandelsorganisation (WTO) ist die einzige weltweite Organisation zur Verhandlung multilateraler Handelssysteme. Entstanden ist die WTO infolge des GATT Abkommens in den Uruguay-Runden, deren Inhalt die Regelung von internationalen Handels- und Wirtschaftsbeziehungen war. Im Dezember 1990 wurde die Gründung der WTO beim Ministerkongress in Brüssel durch alle teilnehmenden Länder einstimmig beschlossen. Zu Gründerzeit umfasste die WTO 75 Mitgliedsländer und im Laufe der Zeit stieg diese Zahl immer weiter an. So war die WTO im Jahr 2001 bereits auf 142 Mitgliedsländer angewachsen. Im November 2001 wurde die Resolution über den Beitritt Chinas zur WTO von allen Mitgliedsländern angenommen. Nach 30 Tagen wurde die Volksrepublik China offizielles Mitglied der WTO. Bei diesem Kongress wurde auch beschlossen, dass Taiwan als selbständiges Zolltarifgebiet die Mitgliedschaft in der WTO haben kann.<sup>26</sup>

Vor der Gründung der WTO agierte eine provisorische internationale Handelsorganisation - General Agreement on Tariff and Trade, kurz GATT genannt - um Handelsbeziehungen zwischen Ländern verhandeln zu können. Obwohl das GATT in vielen Bereichen (beispielsweise bei der Senkung des Zolltarifsniveaus, der

---

<sup>26</sup> Vgl. [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/thewto\\_e.htm#assistance](http://www.wto.org/english/thewto_e/thewto_e.htm#assistance)

Ausfertigung der Handelsverordnungen) einen wichtigen Beitrag geleistet hat und somit das Wachstum des internationalen Handels initiierte, wurde aufgrund des ständigen Wandels in vielen Bereichen und Ländern der Welt der Ruf nach einer „echten“ und nicht nur provisorischen Handelsorganisation laut. Folgende Aspekte waren dabei von Bedeutung:<sup>27</sup>

1. Die Industrieländer wollten ihren Anteil am globalen Markt bewahren und vermehren und wünschten sich deshalb eine Politik, die ihre Importe schützt und ihnen Zuschüsse für Exporte gibt. Das GATT hatte hierfür keine wirksamen Maßnahmen.<sup>28</sup>
2. Das GATT hat sich nicht auf die aktuelle konkrete Handelssituation in der Welt eingestellt. Dienstleistungen, Eigentumsansprüche des Wissens und internationale direkte Investitionen beispielsweise spielen eine immer wichtigere Rolle im internationalen Handel, diese Bereiche wurden jedoch im GATT nicht berücksichtigt, man konzentrierte sich vielmehr auf den Güterhandel.<sup>29</sup>
3. Das GATT war voller Lücken und es mangelte an Rechtskraft in vielen Bereichen. Zum Beispiel übte es nur eine geringe Wirkung auf die Freiheit beim Handel von Agrarprodukten aus. Die Mitgliedsstaaten waren überzeugt, dass das Handelssystem weltweit verstärkt und erweitert werden muss. Um sich der neuen Situation anzupassen, musste eine formelle und stärkere internationale Handelsorganisation gegründet werden.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Vgl. [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/cwr\\_e/cwr\\_history\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/cwr_e/cwr_history_e.htm)

<sup>28</sup> Vgl. Wu (2000) S. 85

<sup>29</sup> Vgl. Wu (2000) S. 84

<sup>30</sup> Vgl. Wu (2000) S. 86

## 2.2 China und die WTO

China ist mit 1,3 Milliarden Einwohnern und 56 Nationalitäten das bevölkerungsreichste Land der Welt. Nach dem zweiten Weltkrieg war China ein ständiges Mitglied des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen.<sup>31</sup> Als Mitwirkungsberechtigter spielte China eine wichtige Rolle in der Welt. Am 11. Dezember 2001 wurde China dank seiner Öffnung und Integration in das globale Handelssystem auf der WTO-Ministerkonferenz in Doha Mitglied der Welthandelsorganisation.<sup>32</sup> Dies ist das Ergebnis von fünfzehn Jahren intensiver Verhandlungen und hatte zur Folge, dass China den Status eines GATT-Mitgliedes ablegte und zu einem vollwertigen Mitglied der WTO wurde. Mike Moore, Generalvorsitzender der WTO, drückte es wie folgt aus: "With China's membership, the WTO will take a major step toward becoming a truly world organization."<sup>33</sup> Der Beitritt zur WTO war eine wesentliche Entscheidung der Kommunistischen Partei Chinas, wodurch die Durchführung der Politik von „Reform und Öffnung“, weitere vertiefende Reformen sowie eine Modernisierung der Unternehmen weit reichend beeinflusst wurden.

Doch die Mitgliedschaft in der WTO war ein langer Prozess und dauerte viele Jahre. Hierfür ein kurzer Rückblick:<sup>34</sup>

Nach dem zweiten Weltkrieg wollte Amerika so schnell wie möglich ein neues internationales Handelssystem errichten. Im Jahre 1947 nahmen insgesamt 23 Länder (darunter auch China) an einem Kongress für globalen Handel teil und die Vertreter der damaligen Nationalpartei von China unterzeichneten die letzten

---

<sup>31</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 18

<sup>32</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 63

<sup>33</sup> Vgl. Wang & Wang (2001) S. 49

<sup>34</sup> Vgl. Cai (2006) S. 35-36

Dokumente für das GATT-Abkommen. Im nächsten Jahr fand dieser Kongress in Havanna statt, dort unterschrieb China das GATT-Abkommen und war damit offiziell ein Ausführungsmitgliedsländ des GATT.

Von 1949, dem Jahr der Gründung des Kommunismus in China, bis 1978 verfolgte China eine Außenpolitik, die von Wirtschaftsblockaden gegen westliche Länder gekennzeichnet war. Bei der dritten Plenarversammlung des elften Kongresses der kommunistischen Partei wurde die Politik der „Reform und Öffnung“ beschlossen und nach der Ausrufung der Republik China öffnet sich China nun bereits das zweite Mal der Welt.

1950 kündigte die Regierungsbehörde von Taiwan den Ausstieg Chinas aus dem GATT an und seit diesem Zeitpunkt war die Beziehung Chinas mit dem GATT gebrochen. Im Jahr 1986 bewarb sich China wieder um das Mitspracherecht im GATT und unterzeichnete am 16. April 1994 die Schlussakte.<sup>35</sup> Danach entwickelte das GATT sich zur WTO. Die Beitrittsverhandlungen zwischen China und WTO haben 15 Jahre gedauert, bis China am 11. Dezember 2001 offizielles Mitglied der WTO wurde und damit öffnete China zum dritten Mal der Welt seine Türen.

Der Beitritt Chinas zur WTO war ein langwieriger Prozess voller Schwierigkeiten, seine Phasen werden im nächsten Abschnitt kurz dargestellt.

### **2.2.1 Phase eins: Vorabsprache (1980-1986)<sup>36</sup>**

In dieser Zeit befand sich China in einer Phase, in der sich die Wirtschaft rapide weiterentwickelte, gerade deshalb war China auf die internationale Wirtschaftsumwelt angewiesen. Aus diesem Grund besuchte China im August 1980 das ITO Übergangskomitee. Im Jahre 1982 bekam China den Beobachterstatus und

---

<sup>35</sup> Vgl. Cai (2006) S. 35

<sup>36</sup> Vgl. Cai (2006) S. 35-36

ein Jahr später wurde die Bewerbung Chinas von der Textilabteilung des GATT genehmigt. Der Weg in Richtung einer Mitgliedschaft Chinas im Zoll- und Handelsabkommen war geebnet.

### **2.2.2 Phase zwei: Diskussion (1987-1992)<sup>37</sup>**

1982 fand der erste Kongress der Arbeitsgruppe zur Kontrolle des Kandidatenstatus Chinas in Genf statt. Diese Arbeitsgruppe beschäftigte sich speziell mit China und einer möglichen Aufnahme in das GATT. Aufgrund des politischen Wirbels im Jahr 1989 musste China aber wieder die Gespräche mit dem GATT abbrechen. 1990 berief die Arbeitsgruppe den fünften Kongress ein, in diesem Kongress wurden das chinesische Außenhandelssystem und die Konditionen des Mitspracherechts Chinas beurteilt. Schliesslich war die Diskussion zur Rehabilitierung der Mitgliedschaft Chinas im GATT abgeschlossen und China Ende 1992 offiziell als ein Mitglied in der Gemeinschaft aufgenommen. In dieser Zeit stellt die GATT-Arbeitsgruppe China die Frage, ob sich das Marktwirtschaftssystem der Wirtschaftssituation Chinas gut anpassen könne. Aus diesem Grunde schrieb der damalige Kanzler Chinas, Li Peng, im Jahre 1992 einen Brief an den Chef des GATT, um den Willen Chinas zur Teilnahme am multilateralen Handelssystem noch einmal zu betonen. Und auch Deng Xiaoping zeigte sich zuversichtlich, dass der Übergang zur sozialistischen Marktwirtschaft erfolgreich verlaufen wird.

### **2.2.3 Phase drei: der Beitritt (1992-2001)<sup>38</sup>**

Im Juni 1994 sprachen sich Amerika und Europa aufgrund ökonomischer Interessen gegen eine Wiederaufnahme Chinas zum GATT aus. Die Verhandlungen zum Beitritt wurden aus diesem Grunde wieder aufgenommen. Anfang 1995 allerdings wurde das GATT offiziell von der WTO ersetzt und Chinas Wunsch auf Mitgliedschaft im

---

<sup>37</sup> Vgl. Cai (2006) S. 35-36

<sup>38</sup> Vgl. Cai (2006) S. 35-36

GATT wurde zu einem Wunsch nach Mitgliedschaft in der WTO. Am 1. Juli 1995 wurde China als Beobachterland in die WTO aufgenommen und im November 1995 starteten erneut Verhandlungen über einen möglichen Beitritt Chinas. Wieder wurde eine spezielle Arbeitsgruppe für den Beitritt Chinas gegründet und im nächsten Jahr (Oktober 1996 bis Oktober 1997) fanden vermehrt Konferenzen bezüglich dieses Anliegens statt. China wollte ein vollwertiges Mitglied der WTO unter dem Prinzip der Gleichberechtigung sein und alle Pflichten und Rechte in dieser multilateralen Organisation erfüllen.<sup>39</sup>

Am 8. April 1998 endete die siebte Konferenz dieser speziellen Arbeitsgruppe, in dieser Konferenz stellte China ein Konzept zur Zolltarifsenkung vor, das von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe positiv aufgenommen wurde. Dies war ein wichtiges Signal in den Verhandlungen Chinas mit der WTO. Am 8. Mai 1999 allerdings bombardierte Amerika die chinesische Botschaft im ehemaligen Jugoslawien, was die Verhandlungen zwischen Amerika und China trübte. Allerdings unterzeichneten noch im selben Jahr beide Länder ein bilaterales Übereinkommen, welches einen bedeutenden Schritt Chinas zum Beitritt in die WTO darstellte. Im September 2001 nahm die Arbeitsgruppe der WTO die Resolution Chinas zum Beitritt offiziell an.<sup>40</sup>

Am 13. November 2001 schließlich wurde auf der vierten Ministerratsitzung in Doha mit einer zwei drittel Mehrheit die Mitgliedschaft Chinas in der WTO genehmigt - China ist nun endlich ein formelles Mitglied der WTO.<sup>41</sup>

### **2.3 Einfluss der WTO auf die chinesische Wirtschaft und das Rechtssystem**

Der folgende Abschnitt behandelt den Einfluss des WTO-Beitritts auf die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft aus Sicht ausländischer Investoren sowie

---

<sup>39</sup> Vgl. Wang & Wang (2001) S. 50-51

<sup>40</sup> Vgl. Cai (2006) S. 35-36

<sup>41</sup> Vgl. Lu (2007) S. 12-14

den Einfluss auf das Rechtssystem des Landes. Anschließend beginnt die Analyse der konkreten Situation in der Automobilindustrie.

### **2.3.1 Ausländische Investoren**

Nach dem Beitritt zur WTO wurden die Wirtschaftsbereiche der Finanzierung und des Investments vereint, auch ausländische Investitionen wurden nun zugelassen. China mit seinen 1,3 Milliarden Einwohnern wurde zu einem riesigen Potenzialmarkt, auch für ausländische Investoren. Aus diesem Grund ist sehr viel ausländisches Investitionskapital nach China zugeflossen, die Möglichkeiten zur Investition sind dabei unterschiedlicher und vielfältiger geworden.

Seit den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts haben die internationalen Direktinvestitionen in der Wirtschaft eine sehr wichtige Rolle gespielt, deren Wachstum entwickelte sich schneller als der internationale Warenhandel. Die Industrieländer wollten dank diesem generellen Trend in den Entwicklungsländern ihre Industrie und Wirtschaft durch Investitionen und Finanzierungen ausbauen. China ist mit der Politik der „Reform und Öffnung“ dieser Nachfrage entgegen gekommen. Viele internationale Unternehmen der Industrieländer haben ihre Strategien überdenkt und sich auf Asien verlagert - diese Länder verfügen über einen hohen Standard in der Informationstechnik und eine hoch entwickelte technologische Industrie. Dies gilt auch für China und das Land hat somit gute Bedingungen für interessierte ausländische Investoren geschaffen.<sup>42</sup>

Im Jahre 1997 breitete sich - von Thailand aus - die asiatische Wirtschaftskrise immer mehr aus. Diese Krise wirkte sich auch negativ auf die chinesische Wirtschaft aus und dieser negative Einfluss hatte zur Folge, dass das chinesische Wirtschaftssystem dem internationalen Wirtschaftsmarkt noch nicht genüge und so

---

<sup>42</sup> Vgl. Guo (2000) S. 36

wurde das ausländische Investitionskapital deutlich reduziert.

Mit dem Beitritt zur WTO mussten die internationalen Gepflogenheiten auch im chinesischen Rechtssystem umgesetzt werden - ausländische Unternehmen und inländische Unternehmen mussten von nun an gleichbehandelt werden. Direktinvestitionen aus dem Ausland kommen nun nicht mehr nur Unternehmen aus Hongkong und Taiwan zu Gute.<sup>43</sup>

Nach dem Beitritt zur WTO öffneten sich die Bereiche der inländischen Finanzierung, der Versicherungen und des Fernmeldewesens dem Rest der Welt. Vor allem in diesen Bereichen spielen direkte Investitionen eine besonders wichtige Rolle. Der Beitritt zur WTO hat die Direktinvestitionen in die chinesische Wirtschaft tiefgehend beeinflusst und die inländischen Unternehmen dadurch herausgefordert. Im Folgenden werden fünf Hauptaspekte beschrieben, die den Einfluss der Direktinvestitionen auf die inländische wirtschaftliche Situation sehr gut beschreiben und charakterisieren.

1). Aufgrund der Öffnung des Landes werden die Dienstleistungen verbessert und der Betriebsführungsstandard erhöht sich ebenfalls. Wie bereits erläutert öffnen sich die Bereiche der inländischen Finanzierungen, Dienstleistungen und Versicherungen, Bereiche in denen große, ausländische Unternehmen Erfahrung vorweisen können. Die Teilnahme dieser Unternehmen am inländischen Wirtschaftsmarkt stellt für heimische Unternehmen nicht nur Wettbewerb, sondern auch eine große Bedrohung dar. Aber dieses Konkurrenzdenken bringt nicht nur negative Einflüsse mit sich, sondern wirkt sich auch positiv auf chinesische Unternehmen aus.<sup>44</sup>

Seit der Durchführung der Politik der „Reform und Öffnung“ unterliegt der Dienstleistungssektor Chinas vielen Schutzmaßnahmen der Regierung, er ist in

---

<sup>43</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 17

<sup>44</sup> Vgl. Guo (2000) S. 36



großem Ausmaß monopolisiert und entwickelt sich sehr langsam. Mit dem Einsatz von ausländischem Kapital wurde die Qualität der Dienstleistungen wesentlich verbessert. Einerseits haben die ausländischen Unternehmen Vorbildswirkung bei der Betriebsführung inländischer Unternehmen, andererseits bringen sie ihre hoch entwickelte Technik ein und machen so eine Differenzierung auf dem inländischen Markt möglich. Aus diesem Grund unterstützt die Integration der ausländischen Unternehmen am chinesischen Markt den heimischen Dienstleistungssektor.<sup>45</sup>

Laut einer Statistik des „Yearbook 2007“ betrug der Anteil der Dienstleistungen am BIP Chinas nur rund 33 Prozent, in den Industrieländern lag der Durchschnitt allerdings bei 65-80 Prozent. Nicht nur das, der Anteil Chinas war sogar niedriger als in Indonesien, auf den Philippinen sowie anderen Entwicklungsländern, die im Durchschnitt um 10 Prozent besser als China waren.<sup>46</sup> Dass der Dienstleistungssektor in China rückständig ist, zeigt nicht nur dieser Vergleich des BIP der Dienstleistungen, sondern macht sich auch durch rückständige Technik, Betriebsführung und schlechte Qualität bemerkbar. Ein Beispiel: im Fernmeldewesen sind die Kosten für ein Ferngespräch sieben Mal höher als in Amerika, die Qualität ist aber trotzdem nicht so gut wie die von amerikanischen Unternehmen.<sup>47</sup> Momentan entwickelt sich das Fernmeldewesen - und auch der Dienstleistungssektor generell - sehr schnell in der Welt. Deshalb ist die Öffnung dieser Bereiche nach dem Beitritt zur WTO nützlich zur Optimierung und Erhöhung der Wettbewerbskraft im Lande.

2). Nach dem Beitritt zur WTO wird die Reform der chinesischen Wirtschaft durch Direktinvestitionskapital unterstützt. Das chinesische Wirtschaftssystem entspricht in vieler Hinsicht nicht den Standards des WTO-Vertrags. Die Reform des Wirtschaftssystems stellt eine wichtige Aufgabe für China dar, um die Prinzipien und

---

<sup>45</sup> Vgl. Wang (2003) S. 7

<sup>46</sup> Vgl. China Statistik Yearbook 2007

<sup>47</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 9

den geforderten Standard laut Vertrag möglichst schnell und auf die richtige Art und Weise im Wirtschaftssystem umzusetzen. Folgende Punkte zeigen die Bedeutung des investierten Kapitals für die Reform des chinesischen Wirtschaftssystems auf:<sup>48</sup>

- **Der Aufbau des inländischen Rechtssystem wird gefördert**<sup>49</sup>

Die ausländischen Unternehmen müssen sich dem Rechtssystem Chinas anpassen. Das Rechtssystem des „Gastgeberlandes“ und natürlich ob es überhaupt ein solches vorweisen kann, stellt eine wichtige Voraussetzung für ausländische Unternehmen dar, um die neue Investitionsumwelt beurteilen zu können. Seit dem Betritt zur WTO sind beispielsweise neue Vorschriften für das aus dem Ausland eingebrachte investierte Kapital kodifiziert worden. Um ein einheitliches Rechtssystem zu bestimmen, bildeten solche neuen Vorschriften die Rechtsgrundlage für inländische Unternehmen. Deshalb musste das alte chinesische Rechtssystem verbessert werden, um eine rationale Rechtsgrundlage für die Marktwirtschaft aufzubauen und die Standards der chinesischen Wirtschaft den ausländischen Standards anzupassen.

- **Die Reform der Mikrowirtschaft Chinas wird ermutigt**<sup>50</sup>

Mit dem Eintritt einer Vielzahl von ausländischen Unternehmen wurden einerseits neue Wettbewerbsmechanismen von außen mitgebracht, andererseits haben sich neue Betriebsmechanismen, Betriebsstile sowie neue Betriebsstandards etabliert. Inländische Unternehmen können sich die neu agierenden ausländischen Unternehmen als Vorbild nehmen und somit zu einer „innerbetrieblichen“ Reform der chinesischen Unternehmen beitragen.

- **Die Reform der Makrowirtschaft wird ermutigt**<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> Vgl. Wang & Wang (2001) S. 58-59

<sup>49</sup> Vgl. Wang & Wang (2001) S. 55

<sup>50</sup> Vgl. Guo (2000) S. 36-37

Mit dem Eintritt der ausländischen Unternehmen muss die chinesische Regierung nach den Prinzipien der Marktwirtschaft alle Betriebe kontrollieren. Durch den Zufluss des investierten Kapitals wird die Makroökonomie Chinas mit dem Wandel der Verwaltungsweise vom Wechselkurs, Steuersatz und Zinssatz (Planwirtschaft) zur Marktwirtschaft geleitet. Die Funktion der Regierung wird damit auch Schritt für Schritt verändert.

3). Die Qualität des investierten Kapitals ist nach dem Beitritt zur WTO verbessert worden. Seit zwanzig Jahren prägten „Reform und Öffnung“ die chinesische Wirtschaft, in diesem Zeitraum hat sich die Wirtschaft sehr schnell entwickelt. Die Spareinlagen der chinesischen Bevölkerung betragen zwar sechshundert Milliarden Yuan (die chinesische Währung der VR China, dies entspricht zirka sechzig Milliarden Euro), die Qualität davon war allerdings schlecht. Das zugeflossene Kapital hat die Funktion, nicht nur die Lücke des inländischen Sparkapitals zu decken, sondern auch die Qualität des Kapitals zu verbessern.<sup>52</sup>

- Mit der Fusion oder dem Kauf der inländischen Unternehmen wird der inländische Festkapitalbestand durch zugeflossenes Kapital von außen teilweise in liquides Kapital umgewandelt. Die ausländischen Unternehmen bringen aber nicht nur ihr Geld nach China, sondern auch ihre Techniken, neuen Ideen, ihre Art der Betriebsführung sowie ihr Marketingwissen.
- Mit der Errichtung neuer Unternehmen durch ausländische Investoren wird hochwertiges Kapital eingebracht. Die multinationalen Unternehmen können eine fortschrittlichere Technik als Unternehmen in China vorweisen, wodurch für heimische Unternehmen ein langfristiger strategischer Plan von großer Bedeutung ist. Diese neuen hochentwickelten Techniken und das

---

<sup>51</sup> Vgl. Guo (2000) S. 36

<sup>52</sup> Vgl. Guo (2000) S. 37

ausländische Geldkapital verbessern die Industriestruktur des Landes.

- Das multinationale Investitionskapital unterstützt den Festkapitalbestand und die Kapitalbildung der Industrie in China. Die multinationalen Unternehmen kaufen Rohstoffe und Bauteile im Gastgeberland und unterstützen die heimische Industrie beim Erlernen neuer technischer Kenntnisse.

4). Das Warenhandelssystem wird dadurch im Ranking erhöht, damit verstärkt sich auch die Wettbewerbsfähigkeit Chinas in der Welt. Nach dem Beitritt zur WTO machen europäisches, amerikanisches und japanisches Investitionskapital den Hauptteil des ausländischen Investitionskapitals aus. Die Auswirkungen der multinationalen Unternehmen auf die Entwicklung und Förderung des inländischen Warenhandelssystems finden sich in folgenden Aspekten:<sup>53</sup>

- **Die Vorteile des globalen Arbeitsaufteilungssystems kommen den inländischen Unternehmen zu Gute**

Die multinationalen Unternehmen behandeln ihre Investitionen in den verschiedenen Entwicklungsländern als einen Prozess der globalen Arbeitsteilung, in den sie das Investitionskapital einbringen. Obwohl die meisten Entwicklungsländer in diesem Arbeitsaufteilungssystem nur Hersteller für geringwertige Bauteile sind, können sie dadurch an der globalen Arbeitsteilung teilnehmen und so auch Erfahrungen im Bereich der globalen Finanzierung und Betriebsführung sammeln.

- **Exportwaren sind keine geringwertigen, sondern hochkonzentrierte technische Waren**

Nach dem zweiten Weltkrieg hing die strukturelle Änderung der Exportwaren mit dem zugeflossenen Investitionskapital zusammen.

---

<sup>53</sup> Vgl. Wang (2003) S. 7

Exportwaren sind vor allem elektronische und chemische Waren oder IT-Erzeugnisse, die in enger Beziehung mit dem Investitionskapital stehen. Mit der Teilnahme am globalen Warenhandel kam es zu einer erneuten strukturellen Änderung der Exportwaren, um die Außenwirtschaft Chinas zu fördern.

- **Importwaren sind nun fortschrittliche Anlagen und Rohstoffe, keine Konsumgüter**

5). Reichlich vorhandene Human-Ressourcen des chinesischen Arbeitsmarktes werden ebenfalls effizient erschlossen. Je nachdem, wie effizient diese Arbeitskräfte genutzt werden, wirkt sich das auf die Produktivität und das Wachstum der Wirtschaft aus. Ausländische, multinationale Unternehmen sind reich an Arbeitskräften, sie nutzen ihre Wettbewerbsvorteile dank einem effizienten Verwaltungssystem und dem Know-How von Forschungsgruppen. Damit Investitionsprojekte auch wirklich funktionieren, erschließen die ausländischen Unternehmen die lokalen Arbeitskräfte und diese bekommen dadurch die Chance, mit ausländischen qualifizierten Leuten zusammenzuarbeiten, durch das Arbeitstraining ihre Potentiale zu entwickeln und somit am Austausch von Know-How teilzunehmen.<sup>54</sup>

Allerdings bringt der WTO-Beitritt auch negative Auswirkungen auf die chinesische Wirtschaft mit sich. Ausländische Unternehmen sorgen mit ihrem hohen Investitionskapital für starke Konkurrenz am chinesischen Markt - ausländische Produkte von guter Qualität, hochkonzentrierte Technik und berühmte Marken haben viele heimische Produkte vertrieben. Einige inländische Industriezweige - beispielsweise die Automobilindustrie, die Transportindustrie und die Elektrizitätserzeugungsindustrie - mit monopolistischer Stellung verlieren nach und

---

<sup>54</sup> Vgl. Guo (2000) S. 38

nach den staatlichen Schutz, da finanzielle Subventionen der Regierung aufgrund der Öffnung des Marktes verringert wurden.

Dennoch wird die chinesische Wirtschaft dank des Beitritts zur WTO auf langfristige Sicht angespornt. Der Schutzmantel der Regierung verhindert in manchen Bereichen der traditionellen chinesischen Industrie eine gesunde Weiterentwicklung. Aber dank der Konkurrenz mit ausländischen Unternehmen auf dem heimischen Markt verstärken auch inländische Unternehmen in gleichen Wirtschaftsbereichen ihre Wettbewerbsfähigkeit. In den WTO-Verordnungen gibt es Verordnungen, die speziell für den Schutz von Entwicklungsländern konzipiert wurden und so Verantwortung für deren Entwicklung übernehmen - dadurch werden heimische Unternehmen geschützt, wenn sie durch ausländische Konkurrenz geschädigt oder sogar vom Markt vertrieben werden.<sup>55</sup>

### **2.3.2 WTO und das chinesische Rechtssystem**

Die WTO beschäftigt sich im internationalen Güter- und Dienstleistungsaustausch mit drei wichtigen Abkommen:<sup>56</sup>

- Das Abkommen über den Handel mit Industriegütern und landschaftlichen Produkten (GATT)
- Das Abkommen über den Dienstleistungshandel (GATS)
- Das Abkommen über handelsbezogene Rechte des geistigen Eigentums (TRIPS)

Die folgenden Prinzipien des WTO-Abkommens beeinflussen das Rechtssystem und die Gesetze Chinas:

**Gleichbehandlung:** Alle Mitgliedsländer der WTO sollen gleich behandelt werden,

---

<sup>55</sup> Vgl. Krugman & Obstfeld (2004) S. 272

<sup>56</sup> Vgl. [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact4\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact4_e.htm)

Entwicklungsländer allerdings können fünf bis zehn Jahre eine „Ungleichbehandlung“ beibehalten und sich so Schritt für Schritt in Richtung WTO-Standard entwickeln.<sup>57</sup>

**Markteintritt:** Alle Mitgliedsländer sollen die nationalen Gesetze und Verordnungen durchsichtig gestalten, außerdem dürfen sie Zolltarife nicht nach eigenem Ermessen und Wunsch erhöhen.<sup>58</sup>

**Entwicklung und Reform:** neue Beitrittsländer werden ermutigt, Entwicklung und Reform im Land voranzutreiben. Den Entwicklungsländern wird erlaubt, nach einer Übergangsphase das WTO-Abkommen anzupassen.

Mit dem Beitritt zur WTO müssen alle Mitgliedsländer die Regeln der WTO in nationales Gesetz umsetzen.<sup>59</sup> Seit dem Jahr 2001 hat China in diesem Sinne begonnen, die Zolltarife und Markteintrittsbeschränkungen abzubauen und das Verwaltungssystem der chinesischen Politik zu erneuern. Allerdings kommt es dabei oft zu Problemen mit dem undurchsichtigen chinesischen Gesetzssystem. Das chinesische Recht umfasst zahlreiche Gesetze und Verordnungen mit verschiedenen Auflagen und ist nicht einheitlich kodifiziert. Dadurch entstehen viele Widersprüche zwischen den verschiedenen Ebenen des Rechtssystems und das chinesische Gesetzssystem erscheint daher für ausländische Unternehmen undurchsichtig. Generell ist das chinesische Recht auf drei Ebenen aufgeteilt (vgl. dazu Abbildung 5) - es umfasst regionale, nationale und internationale Gesetze, wobei Gesetze der oberen Ebene grundsätzlich die der niederen Ebenen beherrschen sollen. Aber nicht immer ist klar, an welche Ebene des Gesetzsystems man sich mit einem konkreten Problem wenden muss. Aus diesem Grund ist es unbedingt notwendig, dass bei Vertragsabschluss beide Parteien anmerken, welches Gesetz beziehungsweise

---

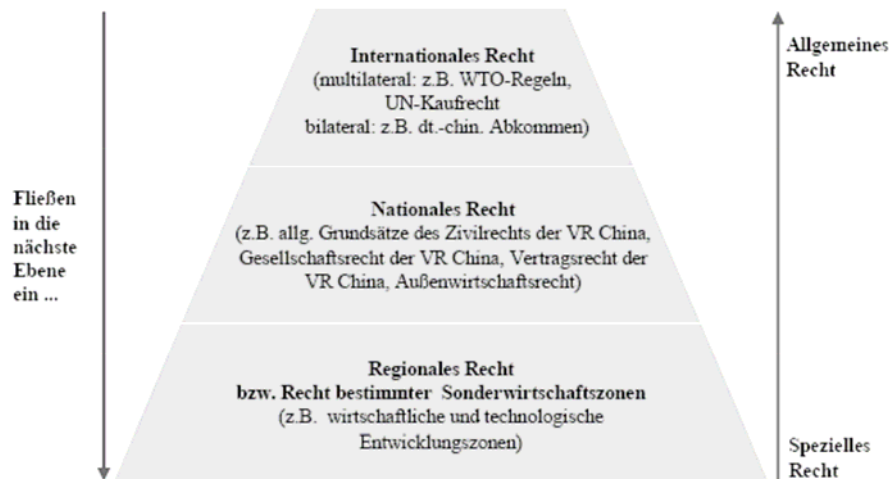
<sup>57</sup> Vgl. [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact2\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm)

<sup>58</sup> Vgl. [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact2\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm)

<sup>59</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 16

Rechtssystem bei einem konkreten Geschäftsfall verwendet werden soll. Dieses Vorgehen ist vor allem für ausländische Vertragsparteien gewöhnungsbedürftig.<sup>60</sup>

**Abbildung 5: Ebenen des Rechts der VR China**



Quelle: Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S.16

Nach dem Beitritt zur WTO wird vielen großen ausländischen Unternehmen der Markteintritt in China erlaubt. Anfangs wurde die Strategie der Importsubstitution in China durchgeführt. Der Import von Produkten, die in China selbst hergestellt werden konnten, war verboten, für Produkte mit hoher Nachfrage durften Rohstoffe für die heimische Produktion aus dem Ausland importiert werden. Die Importprodukte waren mit verschiedenen Klassen von Steuersätzen der Zolltarife kategorisiert. In der Übergangsphase des WTO-Beitritts hat sich die chinesische Handelsverordnung Schritt für Schritt an die Regeln und Ansprüche der WTO angepasst. Mit dem zunehmenden Eintritt ausländischer Unternehmen am chinesischen Markt wird auch eine Gleichbehandlung des Handelsmarkts und Politiksystems Chinas gefordert. Um in China eine Umwelt des lauterer Wettbewerbs anzubieten, müssen Politik und Wirtschaftssystem getrennt werden, so

<sup>60</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 16



kann eine Gleichbehandlung aller Unternehmen und Unternehmenstypen unter der chinesischen Regierung gewährleistet und sichergestellt werden, dass nationale Unternehmen nicht bevorzugt werden.<sup>61</sup>

Das undurchsichtige Gesetzsystem in China wird aufgrund der strengen WTO-Regeln herausgefordert. Anhand der obigen Vorstellung des chinesischen Gesetzsystems sieht man die wechselhafte und chaotische Rangfolge des Rechtssystems, durch unklare Formalitäten sehen sich ausländische Unternehmen mit vielen Problemen und Beschränkungen konfrontiert. China ist in einer Übergangsphase zur Marktwirtschaft in die WTO eingetreten und musste die staatliche Wirtschaft den neuen Gegebenheiten anpassen. Dadurch mussten auch die Grundlagen des politischen Systems verändert werden.<sup>62</sup>

Manche Bereiche der leitenden nationalen Industrie (beispielsweise die Landschafts-, Textil- und Automobilindustrie) nehmen am chinesischen Markt eine monopolistische Stellung ein. Der WTO-Beitritt stellt für diese Industrien eine besondere Herausforderung dar.

### **2.3.3 WTO und die Automobilindustrie<sup>63</sup>**

Mit dem WTO-Beitritt hat sich China verpflichtet, gewisse Versprechen und Regeln einzuhalten und zu erfüllen. Auch die chinesische Automobilindustrie sieht sich mit diesen Herausforderungen konfrontiert. Einerseits wird die Automobilindustrie nun einem großen Druck ausgesetzt durch den Eintritt vieler ausländischer Automobilunternehmen, andererseits eröffnen sich der Branche bislang ungenützte Möglichkeiten der Ausfuhrhandelserweiterung und die Teilnahme am internationalen Markt. Deshalb hat die chinesische Regierung Richtlinien für den

---

<sup>61</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 16-18

<sup>62</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 16-18

<sup>63</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 79

Konsum, die Investitions-, Umweltschutz- und Ausfuhrlinie für die Automobilindustrie bestimmt.

Seit dem Jahr 1986 gilt die Automobilindustrie in China als DIE Schlüsselindustrie. Der Schwerpunkt der Richtlinien für die Automobilindustrie hat sich aufgrund des WTO-Beitritts gewandelt, anstelle der Konzentration auf das Ausmaß der Produktion und die Zentralisation der Industrie steht nun die Konzentration auf die Wettbewerbsfähigkeit im Mittelpunkt. Im Folgenden werden nun drei wichtige Richtlinien für Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie vorgestellt.<sup>64</sup>

Im Jahr 1987 wurde eine Richtlinie für die Produktionsorte der Automobilindustrie verfasst. Es durften nur drei Automobilhersteller in China tätig werden, diese drei waren: FAW, SAW und Shanghai Volkswagen.<sup>65</sup>

Im Jahr 1988 brachte der Ministerrat die Strategie „drei Große, drei Kleine“ zur Sprache. Dies bedeutete, dass der Staat nur die drei oben erwähnten großen Automobilhersteller und drei kleine Personenwagenhersteller unterstützte.<sup>66</sup>

Im Jahr 1994 verfasste der Ministerrat „die chinesische Automobilrichtlinie“. Diese beschränkte die Unternehmen, die in den Kreis der „drei Großen, drei Kleinen“ eintreten wollten, sehr streng.<sup>67</sup>

Um die Situation dem Betritt zur WTO anzupassen, wurde die Richtlinie zur „Entwicklung der Automobilindustrie“ im Jahre 2004 verfasst. Diese reformierte die Verwaltungsweise und das Genehmigungsverfahren für ausländische Investoren auf dem Automobilsektor und eine neue Regelung für die neue Gesellschaftsform „Joint

---

<sup>64</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S.158

<sup>65</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 158-159

<sup>66</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 158-159

<sup>67</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 159

Venture“ wurde kodifiziert. Dies bedeutet: falls die Vertragspartner den Vertrag verlängern oder die beiden die Verhältnisse der Anteile verändern wollen, müssen sie laut diesen neuen Regelungen dies der zuständigen Genehmigungsbehörde melden und bearbeiten lassen. In den letzten Jahren haben die Exporte der Autos und der Bauteile in China zugenommen. Im Jahr 2005 realisierte man schließlich den endgültigen Durchbruch, das Exportvolumen war erstmals größer als das Importvolumen. Die Politik der heimischen Automobilindustrie wurde von diesem Trend in folgender Hinsicht beeinflusst:<sup>68</sup>

- Der Staat sollte die maßgebenden Rechtssysteme gemäß dem Weltstandard ändern und errichten.
- Die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automobilunternehmen sollte in der Welt verstärkt werden.

---

<sup>68</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 160

**Tabelle 1: Veränderte Rahmenbedingungen auf dem chinesischen Automobilmarkt nach dem WTO-Beitritt**

	<b>Vor dem Beitritt zur WTO</b>	<b>Nach dem Beitritt zur WTO</b>
<b>Zölle</b>	200% in den 1980er-Jahren, 80-100% in der 1990er-Jahren	Ab Juli 2006 25% für Autos und 10% für Zubehör
<b>Einfuhrquoten für ausländische Automobilhersteller</b>	6 Mrd. RMB (627 Mio. EURO) pro Jahr	Anstieg der Fahrzeugquote um 15% pro Jahr, seit 2005 keine Beschränkungen mehr
<b>„local content“ Anforderungen</b>	40% im ersten Jahr der Produktion, Anstieg auf 60% im zweiten und 80% im dritten Jahr	Aufhebung der „local content“ Quoten ab 2005
<b>Ausländische Beteiligung bei Verkauf und Distribution</b>	Begrenzt auf Großhandel durch Joint Ventures, Verbot gemeinsamer Verkaufsorganisationen für Import und Joint Venture Fahrzeuge	Sowohl für Groß- wie auch Einzelhandel von eigenen Fahrzeugen zugelassen, Integrierte Verkaufsorganisation ab 2006 erlaubt
<b>Fahrzeugfinanzierung für chinesische Kunden</b>	Verbot der Finanzierung	Erlaubnis der Finanzierung durch ausländische Nicht-Bank-Finanzinstitute, zunächst in ausgewählten Städten, später landesweit.

Quelle: Wieder & Marz (2004) S. 149

### **3. Die chinesische Automobilindustrie**

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit dem Wachstum der chinesischen Automobilindustrie und den Auswirkungen des WTO-Beitritts auf diesen Industriezweig. Genauer erläutert werden die Auswirkungen der Zolltarifsenkung, die Abschaffung der Importquoten sowie der Einfluss von Angebot und Nachfrage auf das Importvolumen. Neben der gesamten Autoindustrie wird auch der Markt für Automobilzubehör unter die Lupe genommen.

#### **3.1 Wachstum der chinesischen Automobilindustrie**

China ist ein sozialistischer Staat und ein junges Mitglied der WTO. Aufgrund einer Vielzahl von unterschiedlichen Rechtssystemen ist China mit anderen Mitgliedsländern der WTO nur schwer vergleichbar. Um diese Vergleichbarkeit herzustellen, musste China teilweise ein neues Rechtssystem kodifizieren. Ausländische Unternehmen wurden mit einer Ungleichbehandlung der chinesischen politischen Behörden konfrontiert und finanzielle Mittel aus dem Ausland konnten nur schwer eingebracht werden. Mit dieser Ungleichbehandlung wurde die Attraktivität für ausländische Unternehmen, sich in China mit Tochtergesellschaften anzusiedeln, vermindert und somit hat man per Gesetz die Konkurrenz ausländischer Unternehmen abgeschwächt. Mit diesem Problem sieht sich auch die Automobilindustrie, eine der wichtigen Schlüsselindustrien Chinas, konfrontiert. Vor dem Beitritt zur WTO wurde die heimische Automobilindustrie sehr streng durch die staatliche Verwaltung kontrolliert und so der Automobilmarkt durch staatliche Automobilhersteller monopolisiert. Aber seit dem Beitritt zur WTO hat sich China den neuen Spielregeln der Weltwirtschaftsorganisation anpassen müssen und solche

Probleme Schritt für Schritt beseitigt.<sup>69</sup>

Die Anfänge der chinesischen Automobilindustrie liegen nahe bei der Gründung der neuen Republik China im Jahre 1952.<sup>70</sup> Damals entwickelte China Strategien und wirtschaftlich notwendige Bedingungen, um eine schnelle Entwicklung in der chinesischen Automobilindustrie realisieren zu können. Aber zu dieser Zeit lag die Wirtschaft im Lande am Boden.<sup>71</sup> Für den Großteil der Bevölkerung - Menschen mit niedrigem Lebensstandard und keinem Vermögen - wurde die Vorstellung vom Besitz eines eigenen Personenkraftwagens ein weit entfernter Traum. Deswegen beschränkte sich die Regierung auf die Expansion des Automobilmarktes. Nur ein Jahr nach der Gründung der Republik China verhandelte die Regierung mit der ehemaligen Sowjetunion, um den Aufbau der heimischen Automobilindustrie zu planen. Sowjetische Experten kamen nach Beijing und unterstützten die chinesische Regierung bei ihrem Vorhaben.<sup>72</sup>

Im Jahr 1951 wurde die erste Automobilproduktionsstätte (unter dem Namen China FAW - First Automotive Works, auf Deutsch „Chinesische Automobilfabrik Nummer Eins“) in der nördlich gelegenen Stadt Changchun aufgebaut. Und das erste Produkt, das von dort aus verkauft wurde, war das sowjetische LKW-Modell ZIS 150 mit einem Gewicht von vier Tonnen.<sup>73</sup> Im Jahr 1956 beschlossen Mao Zedong und seine Regierung, in mehreren Provinzen Chinas Produktionsstätten der Automobilindustrie anzusiedeln. Die erste Automobilproduktionsstätte wurde offiziell im Jahr 1956 eröffnet und nach kurzer Zeit öffneten weitere Automobilwerke in Nanjing, Shanghai und anderen Städten ihre Pforten. Damals fokussierte man die Produktion von LKW und öffentlichen Verkehrswagen.<sup>74</sup> Als

---

<sup>69</sup> Vgl. Xiao (2000) S. 14

<sup>70</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 28

<sup>71</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 17

<sup>72</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 34

<sup>73</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 34

<sup>74</sup> Vgl. Wieder & Marz (2004) S. 29

jedoch die Nachfrage nach kleineren Modellen laut wurde, begann das Changchun Automobilproduktionswerk 1958 mit der Produktion der ersten Pkws: das Luxusmodell Hongqi („Rote Fahne“) und das Daimler Benz Modell 220 kamen auf den Markt.<sup>75</sup>

Auf dem chinesischen Automobilmarkt gab es zu Beginn nur die mit sowjetischer Hilfe aufgebaute FAW als Hauptanbieter für Kraftfahrzeuge. Nach dem Ende der freundschaftlichen Beziehungen zwischen China und der ehemaligen Sowjetunion, entstanden im Jahr 1965 unter Zustimmung der National Automotiv Industrial Corporation (CNAIC) die Second Automotiv Works (SAW), die heutige Dongfeng Motor Corporation. Die CNAIC ist eine Verwaltungsbehörde, die für die chinesische Automobilindustrie verantwortlich ist, sie hat insgesamt sieben große Unternehmenskonzerne gegründet. SAW und FAW waren die Hauptautomobilhersteller in China und kontrollierten über 90 Prozent der heimischen Automarken. So hat sich der chinesische Automobilmarkt von einem Monopol zum oligopolistischen Wettbewerb gewandelt. In der Folgezeit entwickelte sich die chinesische Automobilindustrie mit schneller Geschwindigkeit und war weiterentwickelter als andere Industriezweige des Landes.<sup>76</sup>

Im Jahr 1980 erwirtschaftete die chinesische Autoproduktion 8,84 Milliarden Yuan (das sind umgerechnet 884 Millionen Euro). Nur vier Jahre später verdoppelte sich dieser Wert bereits und im Jahr 1988 war die Automobilindustrie 37,3 Milliarden Yuan schwer. Mit der Errichtung der Schnellstraßen vermehrte sich die Anzahl der öffentlichen Verkehrswagen und auch der Anteil von Privat-Pkws betrug 1986 bereits 79% der gesamten öffentlichen Verkehrsmittel. Zu dieser Zeit wurde die Regelung abgeschafft, dass Politiker niedrigen Rangs keinen eigenen Wagen haben

---

<sup>75</sup> Vgl. Lee (2001) S. 45 „Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.“

<sup>76</sup> Vgl. Harwit (1995) S.30-43 & Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 33-35

durften. Die Auswirkung war, dass die Nachfrage für Pkws anstieg, im Jahr 1985 betrug der Import von Pkws das 20fache der heimischen Produktion.<sup>77</sup>

Aufgrund der hohen Einfuhrzolltarife für Pkws wurden 1985 ungefähr 35.000 Pkws nach China geschmuggelt und waren somit am chinesischen Markt in Umlauf. In diesem Jahr beschloss die Regierung eine neue Einfuhr-Regelung: ausländische Autohersteller durften ihre Technologien und ihr Kapital direkt am chinesischen Markt investieren. Das war das erste Mal, dass ausländischen Unternehmen der Zutritt zum chinesischen Markt ermöglicht wurde, allerdings war ihnen dies nur in Form eines Joint Ventures mit einem inländischen Unternehmen erlaubt. So entstanden zu diesem Zeitpunkt viele kleine und mittelgroße Automobilproduktionsstätten, um auch am Investitionsfluss teilzunehmen. So hat sich mit der Zeit ein umfangreiches Zulieferungsnetzwerk entwickelt.<sup>78</sup>

Mit dem schnellen Wachstum der chinesischen Wirtschaft ist auch die chinesische Fahrzeugproduktion seit 1991 jährlich um 35% gewachsen.<sup>79</sup> Und im Jahr 2004 war die chinesische Automobilindustrie mit einem Produktionsvolumen von 4,4 Millionen Fahrzeugen bereits auf dem vierten Platz der weltweiten Automobilproduktion. Bis 2008 wuchs die chinesische Volkswirtschaft stabil weiter und das Wachstum des BIP betrug durchschnittlich 11,4%.<sup>80</sup> Der heimische Automobilmarkt konnte 2007 8,79 Millionen Fahrzeuge absetzen und steigerte sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 21,8%. Und die Ausfuhr der Fahrzeuge im Jahr 2008 betrug 590.000 Stück, im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung von 72,5%, dies entspricht der doppelten Entwicklung der letzten fünf

---

<sup>77</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 17; Sowie Vgl. Harwit (1995) S.35-43 „Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.“

<sup>78</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 57

<sup>79</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 28-29

<sup>80</sup> Vgl. China Statistic Yearbook 2007



Jahre.<sup>81</sup>

China mit seinen 1,3 Milliarden Einwohnern verfügt über ein großes Marktpotenzial für die Automobilindustrie. Nach dem Beitritt zur WTO und auch aufgrund der Politik von „Reform und Öffnung“ ist die chinesische Automobilindustrie von einer Monopolindustrie zu einer wettbewerbsfähigen Industrie geworden. Auch mit der Angleichung an internationale Rechtsstandards hat sich das Land eine gesunde Verwaltungsweise für die Einfuhr und Ausfuhr von Fahrzeugen aufgebaut, damit die Teilnahme am internationalen Markt auch funktionieren kann.

Besonders die Liberalisierung des Außenhandels mit der Zolltarifsenkung und der Abschaffung der Einfuhrquoten hat viele ausländische Unternehmen nach China gezogen, die viele wertvolle Erfahrungen, Know-How und Investitionskapital nach China mitgebracht haben. Die ausländischen Unternehmen sind mit heimischen Unternehmen viele Joint Ventures eingegangen, denen es gelang, große Marktanteile zu erwerben und das Marktpotential effizienter zu erschließen. So haben sich diese Unternehmen ihren Kundenkreis erweitert und damit haben sich seit dem Beitritt zur WTO der chinesischen Automobilindustrie neue Möglichkeiten und Wege eröffnet.

### **3.2 Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die Automobilindustrie**

Nach dem Beitritt zur WTO hat die Konkurrenz auf dem heimischen Fahrzeugmarkt zugenommen, womit ein Strukturwandel in der Automobilindustrie vollzogen wurde. Die heimische Automobilindustrie sah sich mit einer neuen Situation konfrontiert, man musste sich anpassen, um mit allen anderen multinationalen Unternehmen auf dem Markt in Wettbewerb treten und ebenfalls wachsen zu können.

Nach dem Beitritt zur WTO hat sich die heimische Automobilindustrie von der

---

<sup>81</sup> Vgl. China Statistic Yearbook 2007

staatlichen Kontrolle losgelöst. Auf dem Automobilmarkt werden nun nicht nur heimische Produkte angeboten, sondern auch verschiedene ausländische Marken, die aufgrund der Zolltarifsenkung und der Abschaffung der Einfuhrquoten relativ günstige Preise erzielen können. Mit dem steigenden Absatz an Automobilen stieg auch die Nachfrage nach Fahrzeugzubehör, diese musste befriedigt werden. All diese Faktoren und Entwicklungen stellen einen Ansporn für die chinesische Automobilindustrie dar.<sup>82</sup>

Mit der durchsichtigeren Verwaltungsweise und der Überwachung durch andere Mitgliedsländer hat auch die Anzahl der Schmuggelfahrzeuge evident abgenommen.

Im Folgenden werden drei besonders relevante Punkte erläutert, die sich nach dem WTO-Beitritt nachhaltig auf die chinesische Automobilindustrie ausgewirkt haben:

- Auswirkungen der Änderung der Zolltarife und Abschaffung der Einfuhrquoten auf die heimische Automobilindustrie
- Auswirkungen der „Joint Ventures“ auf die Struktur des Automobilmarktes
- Auswirkungen der ausländischen Produkte auf die Nachfrage- und Angebotsstruktur

### **3.2.1 Zolltarifsenkung und Abschaffung der Importquote in der Automobilindustrie**

Laut dem ursprünglichen GATT-Abkommen gibt es zwei besonders wichtige Handelsvereinbarungen:

- „customs union“: zwischen den Mitgliedern des Abkommens besteht eine Zollunion, ein gemeinsamer Außenzoll wird eingeführt.
- „free trade area“: eine Freihandelszone zwischen den Mitgliedern wird errichtet.

---

<sup>82</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 34-35

Diese beiden Abkommen bringen den Mitgliedern wichtige ökonomische Vorteile.<sup>83</sup>

Die zwei wichtigsten Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die Automobilindustrie Chinas sind:

- Die Zolltarife sind gesunken und
- Das Einfuhrquotensystem wurde schrittweise beseitigt, dadurch hat sich die Konkurrenz zwischen inländischen und ausländischen Automobilunternehmen verschärft.

Die nach dem Beitritt zur WTO aufgestellte Verordnung umfasst folgende Schritte, um die Senkung des Zolltarifs in der Automobilindustrie herbeizuführen:<sup>84</sup>

- Bis 1. Juli 2006 sollten die Zolltarife für Autos um 25% und die Zolltarife für Automobilzubehör um 10% sinken.
- Die nichttarifgebundenen Handelshindernisse sollten bis 1. Januar 2005 abgeschafft werden.
- Die Investitionssperre in der Automobilindustrie sollte abgeschafft und die neuen Gesetzesordnungen kodifiziert werden.
- Die Dienstleistungen und der Handel in der Automobilindustrie sollten schrittweise ihre Türen nach Außen öffnen, Joint Venture wurde erlaubt.

---

<sup>83</sup> Vgl. Krugman & Obstfeld (2004) S. 240

<sup>84</sup> Vgl. Wayne & Xing (2002) S. 12

**Tabelle 2: WTO-Mandated Tariffs for Cars, Busses and Trucks**

<b>Cars</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2006</b>
<b>Engine size</b>	<b>Jan. 1.</b>	<b>Jan. 1.</b>	<b>Jan.1.</b>	<b>Jan.1.</b>	<b>Jan.1.</b>	<b>Jan.1.</b>	<b>July.1.</b>
Weniger als 3 Liter	70%	43,85%	38,2%	34,2%	30%	28%	25%
3 Liter und mehr	80%	50,70%	43%	37,6%	30,3%	28%	25%
<b>Busse</b>							
<b>Anzahl der Sitze</b>							
30 und mehr	40%	37.50%	33.30%	29,2%	25%		
20-29	60%	47,5%	40%	32,5%	25%		
10-19	65%	47,5%	40%	32,5%	25%		
10-19 (Diesel)	65%	38,4%	32,9%	27,5%	25%		
<b>Gasonline Trucks Grosse Vehicle Weight</b>							
8 Tonnen und mehr	30%	30%	25%	23,30%	20%		
5-8 Tonnen	40%	30%	25%	23%	20%		
Weniger als 5 Tonnen	50%	37,5%	33,3%	29,2%	25%		
<b>Diesel trucks GVW</b>							
20 Tonnen und mehr	30%	21%	18%	15%	15%		
14-20 Tonnen	30%	24%	22%	20%	20%		
5-14 Tonnen	40%	30%	25%	23,3%	20%		
Weniger als 5 Tonnen	50%	37,5%	30%	29,2%	25%		

Quelle: Wayne & Xing (2002) S. 12

Ein Zolltarif entsteht dann, wenn ein Produkt importiert wird<sup>85</sup> und beeinflusst so die heimische Nachfrage und das Export-Angebot. Die heimische Nachfrage ergibt sich rechnerisch aus der Differenz von Nachfrage der heimischen Konsumenten und Angebot der heimischen Produzenten.<sup>86</sup> Ein Zolltarif ist vergleichbar mit Transportkosten und wird für jede produzierte Einheit verrechnet, man kann damit eigene Produkte schützen oder vermehren. Eine Zolltarifsenkung hängt daher auch mit der Preissenkung von Waren (in diesem Fall der Automobile) zusammen. In der Theorie von „Tarif und Preis“ geht es darum, dass der Zolltarif den Zusammenhang zwischen heimischen Preis und Weltpreis herstellt, er hält den heimischen Preis hoch und den Weltpreis niedrig. Mathematisch ausgedrückt bedeutet dies:

$$P(H) = P(W) + t(\text{Tarif})^{87}$$

Die chinesische Automobilindustrie hatte sehr hohe Zolltarife für importierte Autoprodukte, nach dem Beitritt zur WTO allerdings musste der Zolltarif mit der Zeit gesenkt werden. Dadurch sind die Preise von importierten Autos proportional gefallen und das Importvolumen hat sich vergrößert.

Nach der Theorie von „Costs and Benefits of a Tariff“ bewirkt ein niedriger Zolltarif einen hohen Preis für heimische Produkte, aber einen niedrigen Preise für ausländische Produkte.<sup>88</sup> Aus diesem Grund haben die chinesischen Automobilhersteller seit dem Beitritt zur WTO einen großen Anteil am chinesischen Markt verloren und der Eintritt vieler verschiedener Unternehmenstypen war nun möglich.

Die Automobilindustrie Chinas war früher eine leitende Industrie und hatte Monopolstellung auf dem Markt und aufgrund der isolierten Wirtschaftspolitik hat

---

<sup>85</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S 197

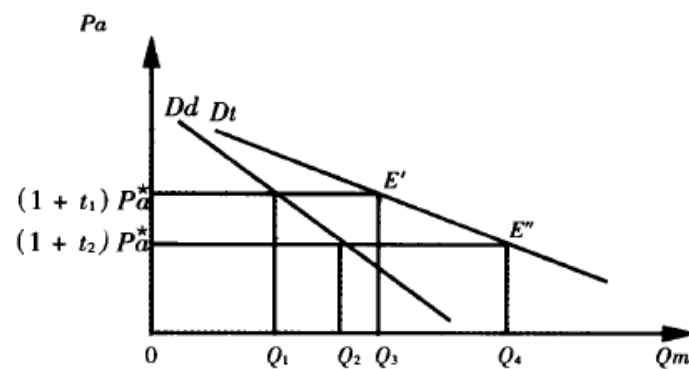
<sup>86</sup> Vgl. Krugman & Obstfeld (2002) S. 252-253

<sup>87</sup> Vgl. Krugman & Obstfeld (2002) S. 334

<sup>88</sup> Vgl. Krugman & Obstfeld (2002) S. 285

sich die Automobilindustrie auf dem Gebiet der Technik und dem Außenhandelsniveau in einer nachteiligen Lage befunden. Mit der WTO sind ausländische Autoprodukte zu relativ niedrigen Preisen auf dem chinesischen Markt aufgetaucht und damit ist die Nachfrage der importierten Autos gestiegen. Die Anzahl der importierten Autos hat sich also wegen der Zolltarifsenkung und der Abschaffung der Importquoten deutlich erhöht, dadurch hat sich der Kampf am heimischen Markt verschärft und manche Marktanteile wurden von ausländischen Unternehmen übernommen. Abbildung 6 analysiert dieses Verhältnis zwischen Preis und Tarif.

**Abbildung 6: Verhältnis zwischen Preis und Zolltarif**



Quelle: Lu (2002) S. 14

$P_a$  kennzeichnet den inländischen Preis,  $P_a^*$  den internationalen Preis,  $t_1$  und  $t_2$  steht für den Steuersatz des Zolltarifs und laut Annahme ist  $t_1 > t_2$ . Die Vertikalsachse zeigt den Preisvektor der Autos und die Horizontalachse die Nachfrage nach Autos.  $D_t$  stellt die gesamte Nachfrage nach Autos dar, während  $D_d$  die Nachfrage nach Autos im Inland ausdrückt.<sup>89</sup>

Falls der Steuersatz des Zolltarifs  $t_1$  ist, ist das Gleichgewicht im Punkt  $E'$ . Die Nachfrage liegt dann bei  $Q_3$  auf der Horizontalachse und setzt sich aus zwei Teilen

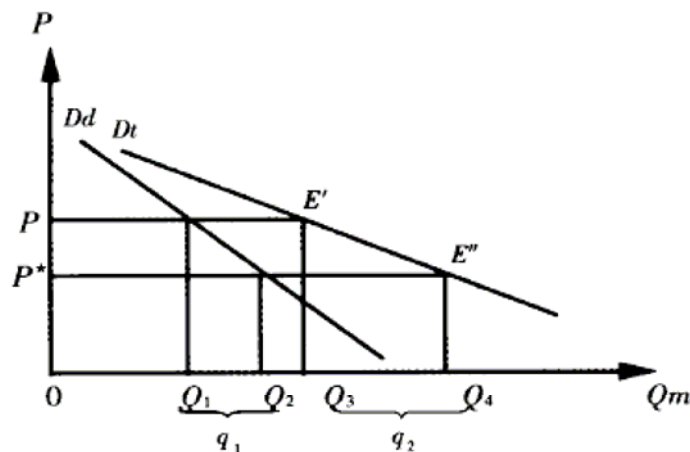
<sup>89</sup> Vgl. Lu (2002) S. 14

zusammen. Ein Teil der Nachfrage ( $Q_1$ ) wird von heimischen Automobilherstellern produziert, der andere Teil ( $Q_3 - Q_1$ ) importiert. Die Summe  $Q_3$  ist genau die Nachfrage, wenn der Preis  $(1 + t_1) \cdot P_a^*$  ist.<sup>90</sup>

Nach dem Beitritt zur WTO ist der Steuersatz des Zolltarifs von  $t_1$  auf  $t_2$  gesunken, dadurch sind die inländischen Autopreise auf  $(1 + t_2) \cdot P_a^*$  heruntergefallen. Mit dieser Preisänderung steigt auch die Nachfrage im Inland, die insgesamt Nachfragemenge erhöht sich von  $Q_3$  auf  $Q_4$ . Diese Steigung der gesamten Nachfrage im Inland erhöht die Lieferung von heimischen Automobilherstellern, dadurch erhöht sich deren Lieferungsmenge von  $Q_1$  auf  $Q_2$  und die Importmenge von  $(Q_3 - Q_1)$  steigt auf  $(Q_4 - Q_2)$ .<sup>91</sup>

Ähnliches kann aufgrund der Abschaffung der Importquote beobachtet werden, Abbildung 7 stellt diese Auswirkung grafisch dar:

**Abbildung 7: Verhältnis zwischen Importquote und Preis**



Quelle: Lu (2002) S. 14

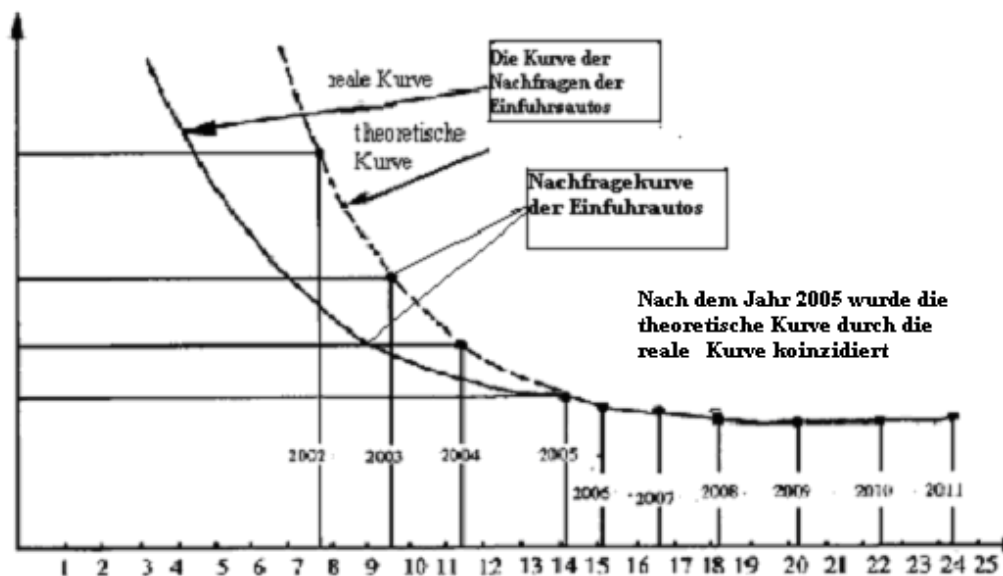
$Q_1$  steht hier für die Importmenge mit der Importquote,  $q_2$  für die Importmenge ohne

<sup>90</sup> Vgl. Lu (2002) S. 14

<sup>91</sup> Vgl. Lu (2002) S. 14-15

Importquote.  $P^*$  kennzeichnet den Auto-Preis ohne Importquote,  $P$  steht für den Preis mit Importquote. Generell ist  $P$  größer als  $P^*$ . Die Vertikalachse ist der Preisvektor der Autos und die Horizontalachse stellt die Nachfrage nach Autos dar.  $D_t$  steht für die gesamte Nachfrage nach Autos,  $D_d$  für die Nachfrage im Inland. Mit den Importquoten beträgt die Liefermenge von inländischen Automobilherstellern  $Q_1$ , aber die Nachfrage im Inland ist höher ( $Q_2$ ) und die Importmenge ist gleich der Menge der Importquote  $q_1$  ( $Q_2 - Q_1$ ). Die entsprechenden Preise sind  $P$ . Ohne Importquote liegt die Menge der Importe bei  $q_2$  ( $Q_4 - Q_3$ ), die Liefermenge im Inland bei  $Q_3$  und die Nachfragemenge bei  $Q_4$ . Der entsprechende Preis ist auf  $P^*$  gefallen.<sup>92</sup>

**Abbildung 8: Nachfragekurve der Einfuhrautos nach der Abschaffung der Importquoten**



Quelle: Lu (2002) S. 15

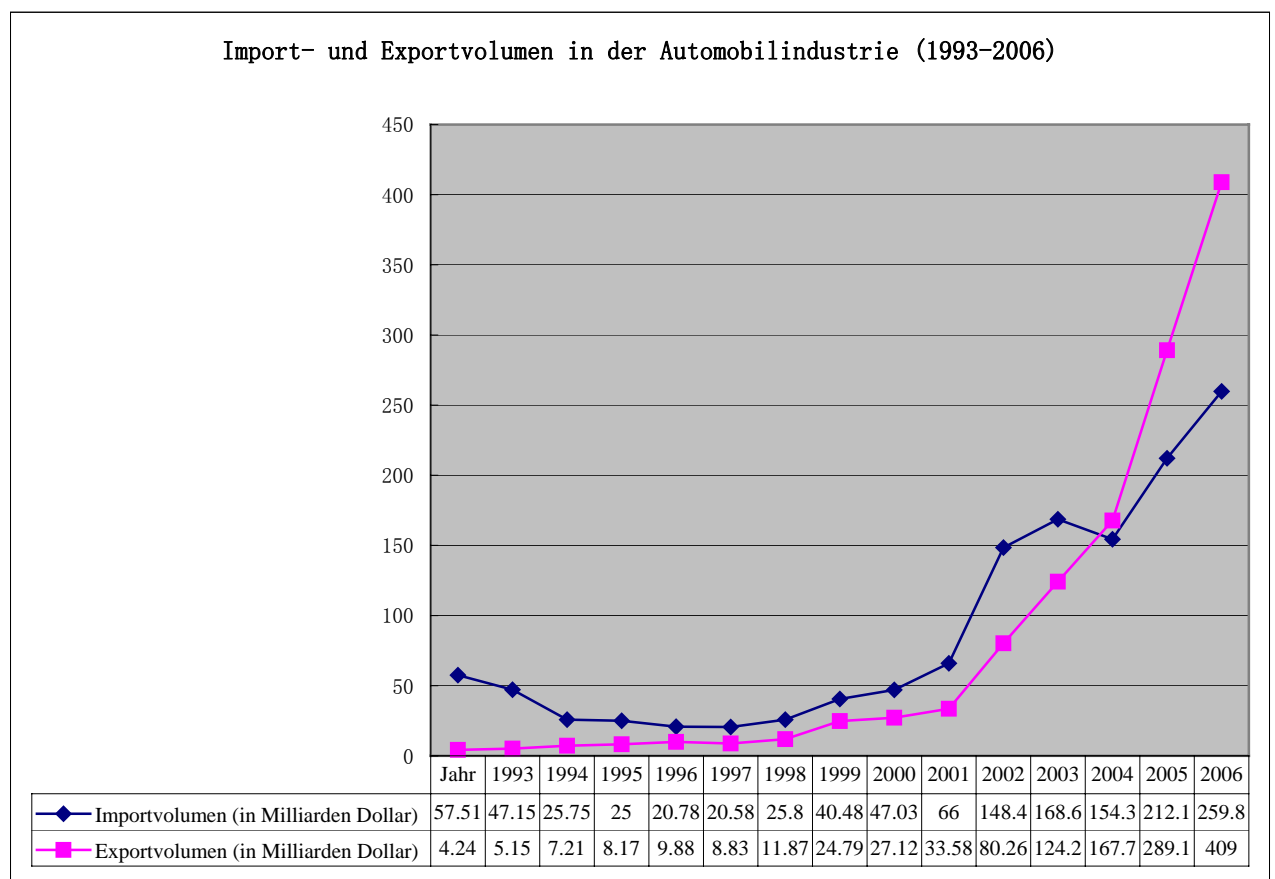
Die Auswirkung der Zolltarifsenkung und die Abschaffung der Importquote auf die Nachfrage nach Autos und deren Preise führen zu einer Steigung der importierten

<sup>92</sup> Vgl. Lu (2002) S. 14-15



Autos - Abbildung 8 und 9 zeigen diesen Verlauf. Kurz nach dem Beitritt zur WTO (2001 und 2002) hat sich das Importvolumen nicht unmittelbar vergrößert, da die Zolltarife nur schrittweise gesunken sind. Ab 2002 sind die Preise in der Automobilindustrie dann aufgrund der Zolltarifsenkung um 6%-8% gesunken, während die Zolltarife selbst von 70% auf 50% gesunken sind.<sup>93</sup> Die Einfuhrquoten wurden erst im Jahr 2005 vollkommen abgeschafft.

**Abbildung 9: Import- und Exportvolumen in der Automobilindustrie (1993-2007)**



Quelle: China Statistik Jahrbuch 2007

Die Zolltarifsenkung bringt eine Preissenkung der Einfuhrautos mit sich, dies bedeutet aber nicht, dass die Preise in großem Ausmaß gesunken sind. Im Juli 2006

<sup>93</sup> Vgl. Lu (2002) S. 15

wurde der Zolltarif auf 25% gesenkt, die Preise der Einfuhrautos betrug aufgrund von Versicherungen und Frachtgebühren trotzdem das 1,6fache.<sup>94</sup> Zolltarife von anderen chinesischen Industrien sind nach dem WTO-Beitritt im Vergleich zur Automobilindustrie in höherem Ausmaß gesunken, ausländische Unternehmen forderten aus diesem Grund auch eine ähnliche Zolltarifsenkung in der Automobilindustrie.

China ist ein Entwicklungsland und die Automobilindustrie kann nicht als reife Industrie bezeichnet werden. Deshalb konzentriert sich die Handelspolitik auf zwei wichtige Punkte: Förderung der heimischen Industrie und Lösung der Schwierigkeiten in der Entwicklung analog zum „infant industry argument“: new industries need temporary period of protection from established competitors in other countries.<sup>95</sup>

So kam es dazu, dass China Schritt für Schritt die Zolltarife senken sollte. Der WTO-Beitritt hat zwar die Handelsbarrieren der heimischen Automobilindustrie abgeschwächt, aber im Vergleich zu anderen Industriezweigen in China hat die Automobilindustrie bei der Zolltarifsenkung noch einen großen Spielraum. Die heimischen Automobilunternehmen sehen sich trotzdem mit großem Druck konfrontiert aufgrund der auf den chinesischen Markt strömenden Unternehmen. Dadurch war so manches heimische Automobilunternehmen gezwungen, seine Struktur und die Struktur seiner Produkte umzustellen. In der Folge werden einige wichtige leitende heimische Automobilhersteller exemplarisch vorgestellt und beschrieben, in welchem Ausmaß sie von dem Beitritt zur WTO beeinflusst wurden.

„Shanghai Automobilindustrie“ ist am deutschen Unternehmen Volkswagen beteiligt, dadurch kann sich auch „Shanghai Automobilindustrie“ die Vorteile einer entwickelten Technik und Produktion zu Gute kommen lassen. Mit dem Herstellen

---

<sup>94</sup> Vgl. Lu (2002) S. 15

<sup>95</sup> Vgl. Krugman & Obstfeld (2002) S. 272

der eigenen Marke „Dazhong“ seit über zehn Jahren hat die „Shanghai Automobilindustrie“ sich auch ein eigenes Fundament aufgebaut und verfügt dadurch über Produkte von guter Qualität und zu günstigen Preisen. So wird die „Shanghai Automobilindustrie“ von den Einflüssen des WTO-Beitritts nicht negativ beeinflusst.<sup>96</sup>

„FAW“ erzeugte einige auf dem chinesischen Markt bekannte und viel gekaufte Marken von Personenwagen. Seit dem Jahr 1998 hat die „FAW“ viele Autotypen auf dem Markt angeboten und sich der damaligen wirtschaftlichen Lage angepasst. Die angewandten Managementstrategien und die Betriebsführung waren aber nach dem Beitritt zur WTO nicht mehr geeignet. Aber aufgrund der schwächeren Technik im Bereich der hochpreisigen Personenwagen war das Unternehmen den ausländischen Unternehmen unterlegen.<sup>97</sup>

„Chang An“, ein weiterer wichtiger chinesischer Automobilhersteller und seine Muttergesellschaft erzeugten die eigene Pkw-Marke „Ao Tuo“, einen Mittelklassewagen. „Ao Tuo“ hat sich dem heimischen Markt aus wirtschaftlicher und praktischer Sicht gut angepasst. Vor dem WTO-Beitritt war der heimische Konsummarkt für Privatautos sehr beschränkt und damit vollzog sich auch das Wachstum der Privatautoproduktion sehr langsam. Die Ankurbelung der Wirtschaft durch die WTO hat sich auch auf „Chang An“ positiv ausgewirkt, das Segment für Privatautos war zu einem großen, potenziellen Absatzmarkt geworden.<sup>98</sup>

### **3.2.2 Die Auswirkung der Zolltarifsenkung auf das Automobilzubehör**

Nach dem Beitritt zur WTO verschwand so mancher inländischer

---

<sup>96</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 37-38

<sup>97</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 37

<sup>98</sup> Vgl. <http://www.globalchana.com/tabid/55/Default.aspx> sowie vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 38

Autozubehörhersteller aufgrund von reduziertem Schutz der Regierung und nicht geeigneter Qualität der Produkte vom Markt. Die ausländischen Automobilhersteller hingegen stellten einen hohen Anspruch an das produzierte Zubehör. So kam es dazu, dass die inländischen Zubehörhersteller in die ausländischen Automobilfabriken einverleibt wurden, um nach ausländischen Standards qualitatives Zubehör zu produzieren. Nach dem Beitritt zur WTO hat sich auch die Nachfrage nach Zubehör verändert, sie wurde differenzierter und hat sich zusammen mit der Entwicklung der gesamten Automobilindustrie sehr schnell entwickelt. Alle drei bis vier Jahre kommt nun neues Zubehör für neue Autotypen auf den Markt. Nach dem Beitritt zur WTO sind viele günstige Zubehörfabriken mit hochkonzentrierter Technik und guter Qualität in den chinesischen Markt eingetreten, sie bringen einen Strukturwandel im Bereich der Zubehörhersteller und fördern den Wettbewerb zwischen den Herstellern. Folgendes Beispiel erklärt diesen Sachverhalt: In China gibt es insgesamt sechzehn Zubehörhersteller, die an der Börse notiert sind. Diese sechzehn Hersteller sind eher kleinere Unternehmen und von unterschiedlichen großen Automobilunternehmen abhängig. Beispielsweise produziert „Shang Chun Lanbao Automobilzubehör“ Handbremsen von Autos der „FAW“. „Dong Feng Dian Yi“ hingegen erzeugt ein Armaturenbrett für die SAW.<sup>99</sup>

Nach dem Beitritt zur WTO sind Zollltarife für Autozubehör um zehn Prozent gesunken. Eine Zollltarifsenkung bringt auf der einen Seite Vorteile für Automobilhersteller, die nun aufgrund der günstigen Preise der ausländischen Produkte die Auswahl der Zubehörprodukte für die inländischen Automobilhersteller vermehren können. Aber auf der anderen Seite werden so viele Automobilzubehör-Hersteller, die keinen Preisvorteil haben und die technisch unterlegen sind, durch die eintretenden ausländischen Hersteller vom Markt gedrängt.

---

<sup>99</sup> Vgl. Xiao (2000) S. 13

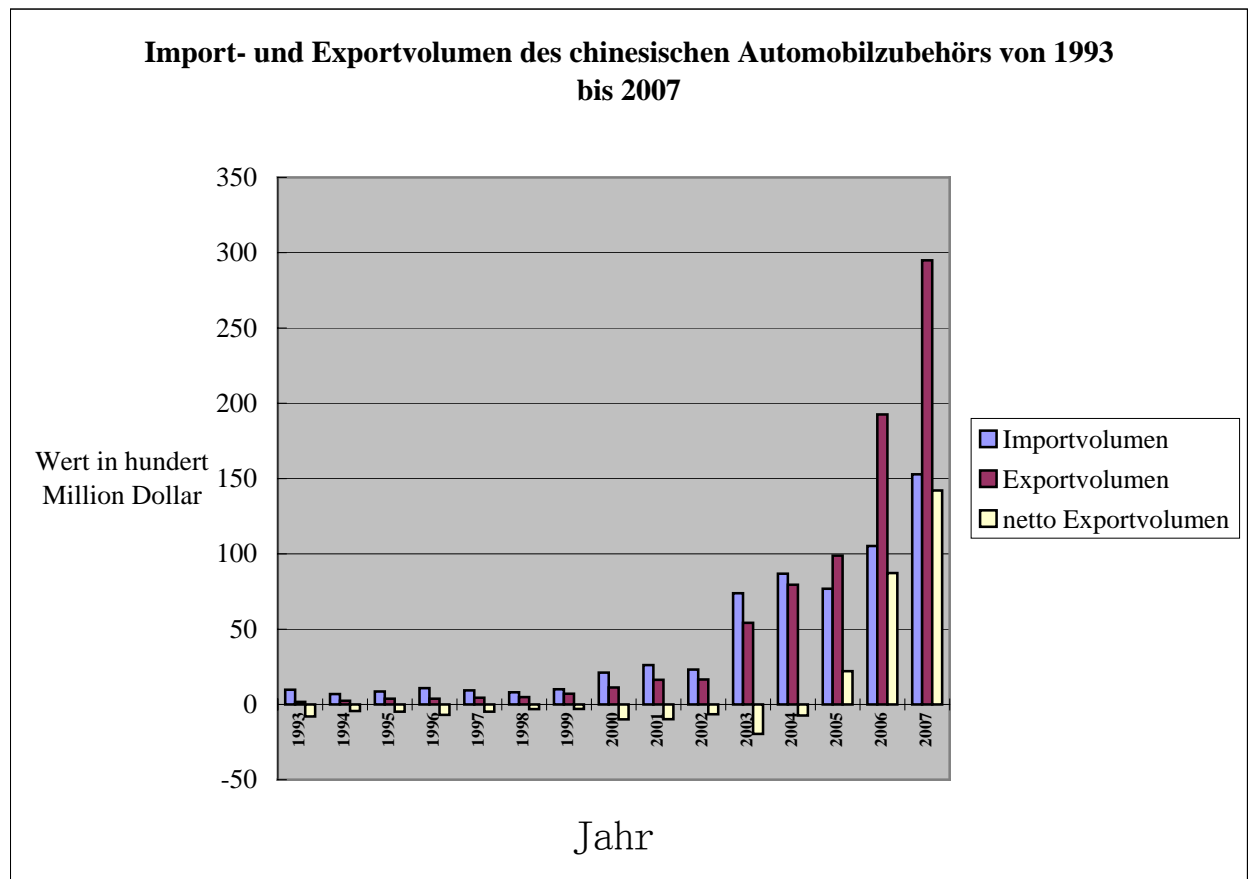
Die chinesischen Hersteller von Automobilzubehör wurden meistens in der Nähe der Automobilhersteller angesiedelt, dadurch können Transportkosten bei der Belieferung des Automobilherstellers verringert und viele Arbeitsplätze im Land geschaffen werden. Aus diesem Grund förderte die lokale Regierung die Zubehörhersteller sehr stark, dennoch mussten die Hersteller hohe Steuern an die lokale Regierung bezahlen. Nach dem Beitritt zur WTO ist dieser Regierungsschutz immer weniger geworden, dafür hat sich die Konkurrenz immer mehr verschärft. Nur Hersteller von qualitativ hochwertigen Produkten konnten überleben und am Marktgeschehen teilnehmen.

Noch haben die chineischen Zubehörhersteller trotz der Zolltarifsenkung einen Preisvorteil gegenüber ausländischen Herstellern. Nach dem WTO-Beitritt betrugen die Transaktionspreise der Einfuhrprodukte inklusive Transportkosten durchschnittlich das 1,5fache der inländischen Produkte.<sup>100</sup> Aber nur mit diesem Preisvorteil können die inländischen Produkte und Hersteller nicht lange überleben und viele Joint Ventures unter den Zubehörherstellern durch Investitionen oder Übernahmen sind die Folge. Ausländische Hersteller tendieren aufgrund der Kostensenkung dazu, eigene Fabriken in China zu errichten und lokale Arbeitskräfte einzustellen.

---

<sup>100</sup> Vgl. Xiao (2000) S. 14

**Abbildung 10: Import- und Exportvolumen von Automobilzubehör (1993-2007)**



Quelle: China Statistik Yearbook 2007

### 3.2.3 Der Einfluss von Nachfrage und Angebot auf das Importvolumen in der Automobilindustrie

#### Aus der Sicht der Nachfrage<sup>101</sup>

Aufgrund der Theorie von Angebot und Nachfrage wissen wir, dass die Menge der Nachfrage nach einem bestimmten Produkt von vielen Faktoren bestimmt wird: dem Preis, der Konsumkraft einer Region, den Preisen von substituierten Produkten

<sup>101</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S 67-70

sowie den Präferenzen der Konsumenten für eine bestimmte Sorte der Produkte. Der Einfluss dieser Faktoren auf den Import von Autos nach dem Beitritt zur WTO wird nun im Folgenden kurz erläutert:

**Der Faktor Preis:** Generell gilt: je höher der Preis eines bestimmten Produktes, umso geringer die Nachfrage und je niedriger der Preis, umso höher die Nachfrage. Nach dem Beitritt zur WTO sind die Preise der Einfuhrautos in einem großen Ausmaß gesunken und damit hat sich auch die Nachfrage nach importierten Autos vermehrt.

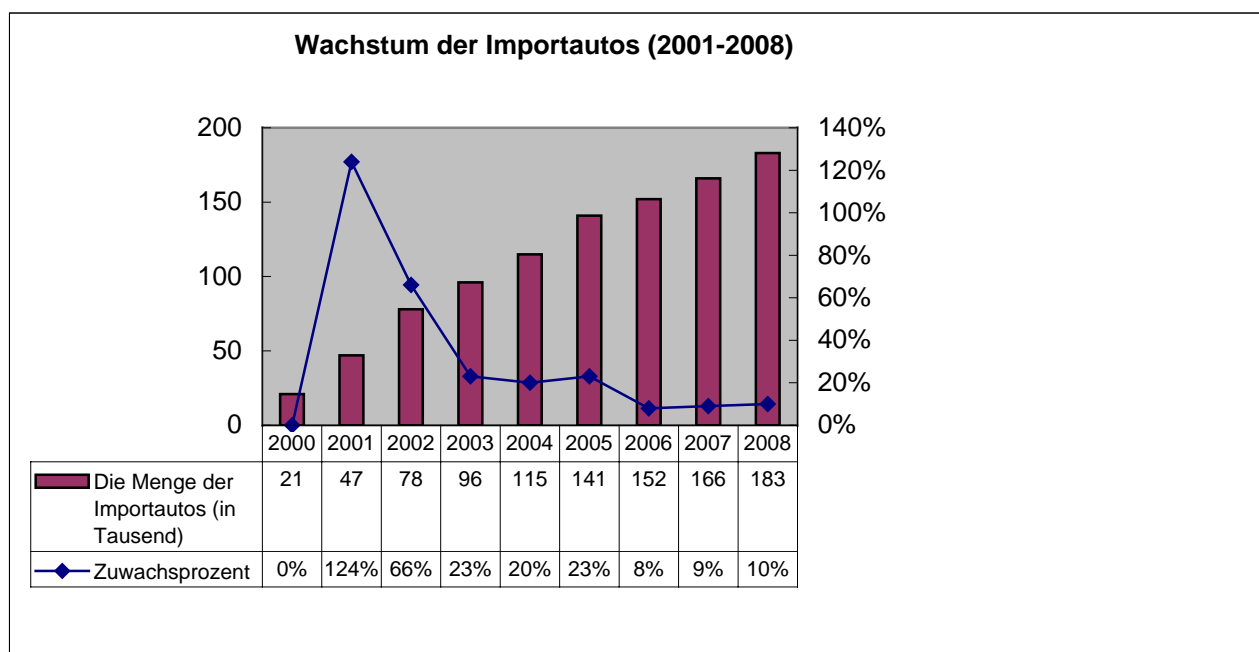
**Der Faktor Konsumkraft:** Autos sind Produkte mit einer relativ hohen Einkommenselastizität. Das heißt, die Nachfrage nach diesen Gütern steigt mit zunehmendem Einkommen rapide an. Seit über zwanzig Jahren, seit der Politik von „Reform und Öffnung“, ist auch das Einkommensniveau der Chinesen gestiegen. Die WTO hat diese Entwicklung der Wirtschaft und die Erhöhung des Einkommensniveaus unterstützt, dadurch hat auch die Menge der verkauften Autos zugenommen. Dieser Punkt wird später noch genauer erläutert und analysiert.

**Der Faktor Preis von substituierbaren Produkten:** Der Substitutionseffekt allgemein besagt, dass bei steigendem Preis eines Gutes der Konsument dazu tendiert, dieses nun zu teure Gut durch ein anderes zu ersetzen, um seine Bedürfnisse auf billigere Weise zu befriedigen. In diesem Sinne ist das Auto ein Produkt, das einen hohen Substitutionseffekt hat. Auf heimische und ausländische Autos umgelegt bedeutet dies: bleibt der Preis des heimischen Autos gleich und der Preis des Importsautos liegt darunter, dann wird die Nachfrage nach Importautos zunehmen und inländische Produzenten werden am heimischen Markt Anteile verlieren.

**Der Faktor Präferenz der Konsumenten:** Steigt die Präferenz eines bestimmten Produktes, dann steigt auch die Nachfrage nach diesem Produkt. Mit der WTO

stehen nun auch Autokäufer vor der Qual der Wahl – die Menge und vor allem die Modelle der importierten Autos steigen an. Vor allem berühmte Markennamen und Designs sowie ein guter Ruf machen den Konsumenten auf Importautos aufmerksam. Dank dieser Vorteile fällt es ausländischen Unternehmen nicht schwer, einen großen Anteil am chinesischen Automarkt zu gewinnen.

**Abbildung 11: Wachstum der Importautos (2001-2008)**



Quelle: China Statistik Yearbook 2007

### **Aus der Sicht des Angebots<sup>102</sup>**

Der Nachfrage wird das Angebot gegenübergestellt – anstelle der Konsumenten wird nun der Anbieter und Produzent am Automobilmarkt analysiert. Das Hauptaugenmerk der Produzenten liegt darauf, unter allen Umständen und Möglichkeiten auf dem Markt eine bestimmte Quantität an Produkten zu

<sup>102</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S 70-81



verkaufen.<sup>103</sup> Die Quantität eines Produktes hängt von dem Preis dieses Produktes, den Herstellkosten, der Technik sowie dem Preis der substituierten Produkte ab. Die oben betrachteten Faktoren können nun auch von Anbieterseite aus analysiert werden und die Auswirkungen des WTO-Beitritts auf Importe aufzeigen.

**Der Faktor Preis:** Generell gilt: je höher der Preis eines Produktes, desto mehr wollen Produzenten von diesem produzieren und verkaufen. Je niedriger der Preis, der durch den Verkauf eines Autos erzielt werden kann, umso weniger sind Produzenten an diesem Produkt interessiert. Nach dem WTO-Beitritt war die Preisdifferenz von heimischen Autos und Einfuhrautos ziemlich groß. Deswegen wurden mehr importierte Autos verkauft und auch angeboten, der heimische Markt hingegen ging zurück.

**Der Faktor Kosten der Herstellung:** Bei gleichbleibendem Preis der Produkte gilt: je höher die Kosten, desto weniger Profit können die Produzenten erzielen und dadurch wird die Angebotsmenge verringert. Können allerdings die Kosten gesenkt werden, steigt der Profit des Produzenten und auch die Quantität des Angebots erhöht sich. Vergleicht man ausländische und inländische Automobilhersteller, dann kann beobachtet werden, dass das Produktionsvolumen der ausländischen Hersteller relativ groß ist. Sie haben niedrigere Kosten und einen höheren Profit, dadurch nimmt die Menge an ausländischen Angeboten am Automobilmarkt zu.

**Der Faktor Technik:** Mit einer Technik auf hohem Niveau können die Herstellkosten verringert und der Profit vermehrt werden, das Angebot dieser Produkte nimmt in der Folge zu. Eine rückständige Produktionstechnik und der Mangel an Know-How stellen die Hauptprobleme der chinesischen Automobilindustrie dar. Die Einfuhrautos hingegen sind auf einem hohen Niveau der Technik, der Profit dieser Produzenten nimmt dadurch zu und sie können ihre

---

<sup>103</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S. 169

Herstellung weiter ausbauen. Nach dem Beitritt zur WTO kann der chinesische Markt auf verbesserte Vertriebskanäle im Export und Import zurückgreifen.

**Der Faktor Preis der substituierbaren Produkte:**<sup>104</sup> Wenn ein Produkt seinen Preis nicht verändert, aber sich die Preise der substituierbaren Produkte ändern, dann wird dadurch die Menge des Angebots beeinflusst. Nach dem Beitritt zur WTO sind die Preise der inländischen Mittel- und Luxusklasse-Autos gesunken, aber trotzdem haben sie im Vergleich mit den Einfuhrfahrzeugen derselben Klasse nach der Zolltarifsenkung immer weniger Vorteile von diesem günstigeren Preis. Die ausländischen Autos werden mit steigender Nachfrage auf dem heimischen Markt angeboten.

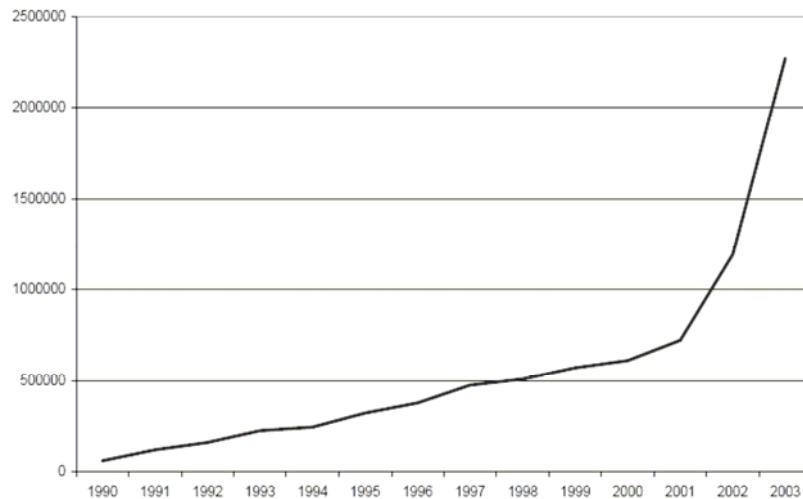
Die Personenwagen am chinesischen Markt können in drei Klassen aufgeteilt werden: Luxusklasse, mittlere Klasse und niedrige Klasse. Deutsche Personenwagen sind die Hauptkonkurrenten der heimischen Produkte der höchsten Klasse. Vor dem Beitritt zur WTO waren die Preise der ausländischen Pkws wegen der hohen Zolltarife und Einfuhrquoten sehr hoch und die Anzahl der Personenwagen in der Luxusklasse am chinesischen Markt war beschränkt. Nun hat sich die Situation verändert und die Anzahl ist gestiegen. Japanische und koreanische Personenwagen sind nun die Hauptkonkurrenten der chinesischen Produkte der mittleren und niedrigen Preisklasse, einer Preisklasse, die am chinesischen Markt sehr gefragt ist. Mit dem Anstieg des Lebensstandards ist auch die Nachfrage nach hoher Technik, guter Qualität und berühmten Marken gestiegen. Durch intensives Marketing der japanischen und koreanischen Firmen wird Marktpotenzial erschlossen, die ausländischen Firmen kennen die Präferenzen und Wünsche des Marktes sehr gut und die dementsprechend designten Produkte finden so Gefallen beim chinesischen Konsumenten. Die japanischen und koreanischen Autos stellen für inländische Unternehmen und Produkte aus diesem Grund eine Bedrohung dar.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S. 111

<sup>105</sup> Vgl. Xiao (2000) S. 13

**Abbildung 12: Absatz von Personenkraftwagen in China**



Quelle: Wieder & Marz (2004) S. 17

Zusammenfassend kann gesagt werden: aufgrund der Zolltarifsenkung und der Abschaffung der Einfuhrquoten wurde der chinesische Automobilmarkt negativ beeinflusst. Aber dennoch können auch positive Entwicklungen angemerkt werden: dank einem zunehmenden Investitionsvolumen und vielen ausländischen Joint Ventures wurde die heimische Automobilindustrie globalisiert, durch ihren günstigen Markt für Arbeitskräfte hat sich die chinesische Automobilindustrie schrittweise zu einem weltweiten Automobilhersteller entwickelt.

#### 4. Strukturelle Änderung des Automobilmarktes

Nach dem Beitritt zur WTO waren in den ersten vier Jahren über 3000 Automobilproduktionsunternehmen auf den chinesischen Markt gekommen, hauptsächlich aus Amerika, Europa und Japan. Unter diesen Voraussetzungen beschloss die chinesische Regierung eine fünfjährige **Joint Venture Partner Strategie**, die die Gründung der „Großen Drei“ (die drei größten heimischen Automobilunternehmen) unterstützte. Diese „großen Drei“ - Shanghai Automobile Industry Cooperate (SAIC), First Automobile Works (FAW) und Dongfeng Automobile (Dongfeng) konsolidierten sich mit ausländischen Automobilunternehmen, um sich als Konzern zu etablieren. Dadurch kamen sie ihrem Ziel - das Know-How Niveau durch ausländischen Einfluss und die economies of scale zu erhöhen – einen Schritt näher.<sup>106</sup>

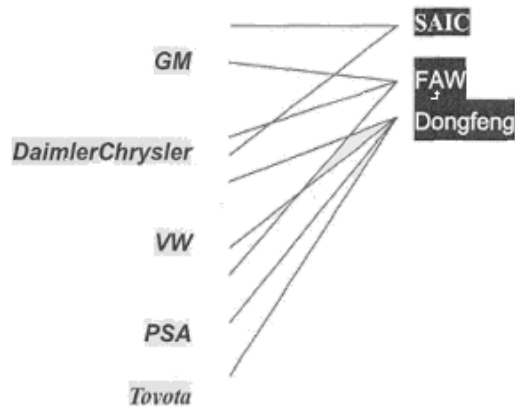
Nach dem Beitritt zur WTO durften alle ausländischen Unternehmen ihre Produkte in China herstellen. Zum Schutz der nationalen Industrie setzte die chinesische Regierung viele Beschränkungen in der Automobilindustrie ein, um ein Monopol zu vermeiden. Zu diesem Zeitpunkt entstanden viele Joint Venture Partnerschaften, ausländische Unternehmen mussten mit den heimischen Unternehmen diese Unternehmensform eingehen, wenn sie am chinesischen Markt agieren wollten. In dieser Partnerschaft durften die ausländischen Unternehmen maximal 50% der Anteile halten, um einerseits von ausländischen Kräften und Entwicklungen zu profitieren, aber andererseits einer kompletten Kontrolle von Außen entgegen zu wirken.<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup> Vgl: Zhao (2005) S. 100

<sup>107</sup> Vgl: Zhao (2005) S. 100 ; Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 34

**Abbildung 13: Die „Großen Drei“ in China und ihre ausländischen Partner**



Quelle: Zhao (2005) S. 100

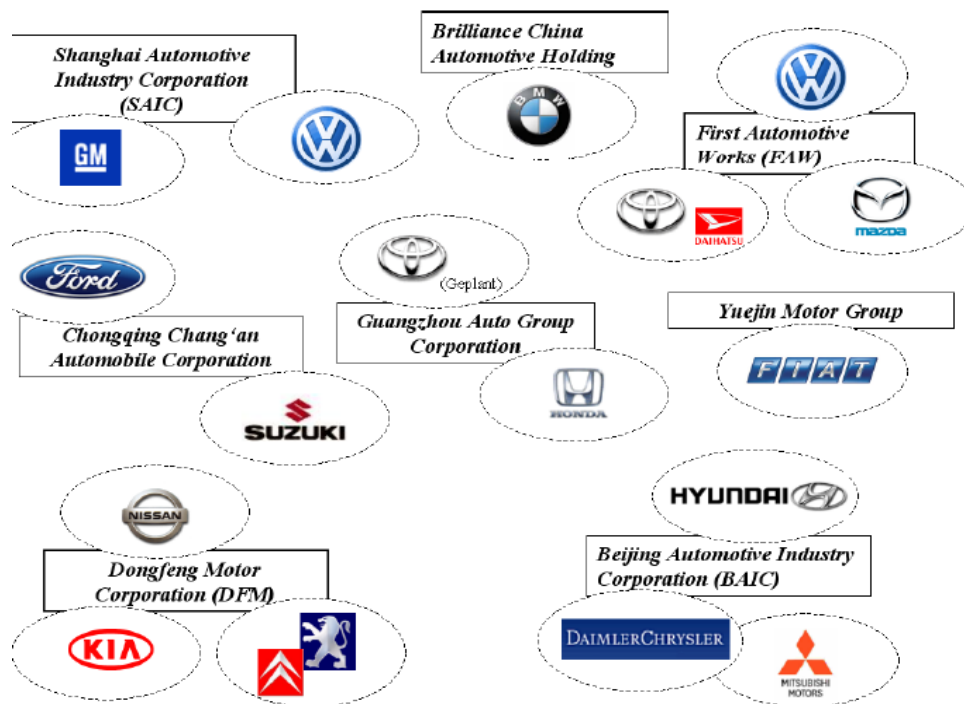
#### **4.1 Die Großen Drei**

Anfang der 1980er-Jahre startete die chinesische Regierung die Politik der „Drei Großen, Drei Kleinen, Zwei Minis“ – die Drei Großen sind die oben genannten Unternehmen FAW, SAIC und Dongfeng, die Kleinen Drei sind Beijing Jeep Co, Guangzhou Peugeot Auto Co und Tianjing Auto Co und die Minis sind Changan Suzuki Auto Co und Guizhou Aviation Industry Co. Abbildung 14 zeigt einige große chinesische Automobilunternehmen (darunter auch die Großen Drei) und deren Partnerschaften mit ausländischen Unternehmen. Außerdem gründete Toyota ein Joint Venture Unternehmen mit Tianjing Auto. Bei der PKW-Produktion versuchten die chinesischen Automobilunternehmen mit den ausländischen Unternehmen zusammenzuarbeiten, um so Technologie und Kapital vom Ausland nach China zu bringen.<sup>108</sup>

---

<sup>108</sup> Vgl: Feng et al. (2008) S. 159

**Abbildung 14: Gemeinschaftsunternehmen der internationalen und chinesischen Automobilindustrie in der PKW-Produktion**



Quelle: Wieder & Marz (2004) S. 23

Die **Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC)** hat sich auf die Produktion von Pkws spezialisiert und ist mit einem der weltweit führenden Automobilkonzernen, dem deutschen VW Konzern, eine Joint Venture Partnerschaft eingegangen. Aus dieser Partnerschaft heraus sind viele bekannte Autotypen auf den chinesischen Markt gekommen – beispielsweise Skoda, Seat, Santana, Golf oder Passat. Seit dem Jahr 1998 kooperiert die SAIC mit General Motors, seit 2001 arbeitet das Unternehmen mit heimischen Automobilproduktionswerken in der Provinz Anhui zusammen und hat die neue Marke SAIC-Chery auf den Markt gebracht. SAIC beschäftigt in China zirka 60.000 Mitarbeiter in 55

Tochtergesellschaften.<sup>109</sup>

**Dongfeng Motor Corporation** (DFM) hat sich an einem Joint Venture mit Peugeot, Citroen, Honda, Kia und Nissan beteiligt. Zwei dieser Tochtergesellschaften sind die Dongfeng Gesellschaft mit beschränkter Haftung und die Dongfeng Transportwagen Gesellschaft, beide im Jahr 2003 gegründet. Seit diesem Jahr produziert DFM in Zusammenarbeit mit Peugeot auch ihre Hauptmarke Tianlai. Bis Ende 2004 verkaufte DFM insgesamt 1,8 Millionen Fahrzeuge.<sup>110</sup>

Die **FAW Group Cooperation** (dieses Unternehmen wurde bereits ausführlich behandelt) ist Joint Ventures mit VW und Toyota eingegangen. Bei diesen Partnerschaften hat die FAW China Anteile von 60 Prozent, der Rest entfällt auf den deutschen Partner. Das Unternehmen fokussiert die Produktion von Klein- bis Luxus-Personenwagen sowie Nutzfahrzeugen. Die FAW realisierte bis jetzt 2000 verschiedene Produktionsleistungen für den Export. Im Jahre 2007 verkaufte die FAW 461.369 Fahrzeuge und im Moment beschäftigt das Unternehmen 10.493 Mitarbeiter.<sup>111</sup>

In den Jahren 2002 bis 2007 entwickelte sich die chinesische Automobilindustrie dank dieser drei Konzerne sehr schnell. Die folgende Abbildung zeigt einige chinesische Automarken und deren Anteile am chinesischen Markt.

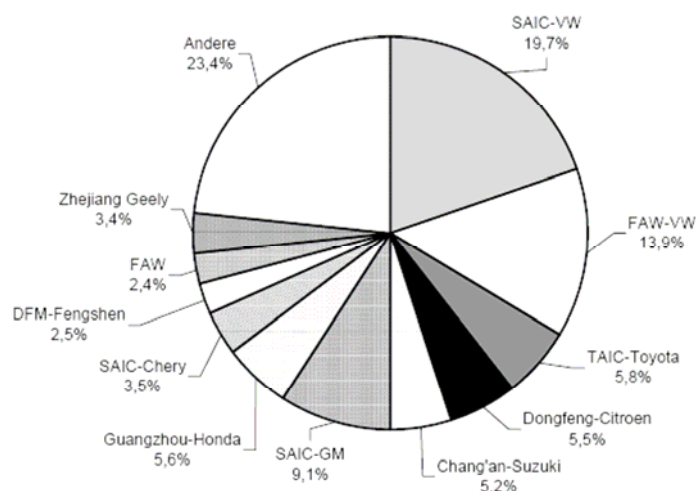
---

<sup>109</sup> Vgl: Wyrwoll & Hanschen (2006) S. 229; Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 38

<sup>110</sup> Vgl. [http://www.dfmc.com.cn/info/introduce\\_en.aspx](http://www.dfmc.com.cn/info/introduce_en.aspx) sowie vgl: Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 38

<sup>111</sup> Vgl. [http://www.faw.com/webcontent/aboutfaw.jsp?pros=history\\_growth.jsp&phight=800&about=History](http://www.faw.com/webcontent/aboutfaw.jsp?pros=history_growth.jsp&phight=800&about=History) sowie vgl: Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 38

**Abbildung 15: Marktanteile auf dem chinesischen Automobilmarkt (Jänner-September 2003)**



Quelle: Wieder & Marz (2004) S. 28

Die chinesische Automobilindustrie hat sich seit dem Jahr 2003 durch das Auftauchen vieler Joint Venture Unternehmen restrukturiert, viele neue Automobilkonzerne haben den Markt betreten. Durch diese Reorganisation können nun Konzernpotenziale optimal ausgeschöpft werden und das Know-How im Technologie-, Marketing- und Dienstleistungsbereich wurde erhöht, die heimischen Hersteller haben mehr Selbstvertrauen in ihre eigenen Marken und sind nun in der Lage, wettbewerbsfähige Produkte anzubieten. Viele ausländische Unternehmen konnten ihre Erfahrungen und ihr Wissen nach China bringen und dank der Joint Venture Partnerschaften die inländischen Unternehmen daran teilhaben lassen. Außerdem haben die heimischen Unternehmen nun die Möglichkeit, ausländische Ingenieure zu beschäftigen und von deren Know-How zu profitieren, dadurch werden in der Folge auch die chinesischen Marken gestärkt.



## 4.2 Multinationale Automobilhersteller am chinesischen Markt

Ab 1985 war **Volkswagen** das erste Unternehmen, das den chinesischen Markt betrat, das Unternehmen arbeitete eng mit den heimischen Automobilherstellern zusammen (Beijing Jeep ist eines der Produkte, das so entstand) und gründete die Shanghai Automotiv Industry Co (SAIC) sowie Shanghai Volkswagen Automotiv Co Ltd. In den folgenden Jahren produzierten sie den Sannana und Volkswagen monopolisierte den chinesischen Pkw-Markt.<sup>112</sup>

**BMW** ist seit 1994 am chinesischen Markt aktiv, das Unternehmen führt eine eigene Vertretung in Beijing und beschäftigt sich mit dem Vertrieb der Importfahrzeuge in China. Nach dem WTO-Beitritt stieg im Jahr 2002 der Absatz von BMW in China aufgrund der Zolltarifsenkung um etwa 6700 Autos. Im darauf folgenden Jahr ging BMW ein Joint Venture mit der Brialliance China Automotiv Holding ein. Seitdem wird der BMW 325i in den Automobilwerkstätten der Provinz Shenyang hergestellt. Im Jahr 2004 setzte BMW in China insgesamt 12.461 Autos ab, im Vergleich zum Vorjahr stieg der Verkauf damit um 30 Prozent, wobei 63 Prozent dieser verkauften Autos in China hergestellt und 37 Prozent importiert wurden.<sup>113</sup>

Auch viele japanische Unternehmen sind am chinesischen Markt vertreten. **Daihatsu** hat mit dem Tianjing Xiali Automobilhersteller Mitte der 1980er Jahre einen Lizenzvertrag abgeschlossen. In den 1990er Jahren ging das Unternehmen zwei Joint Ventures mit chinesischen Unternehmen (Chingqing Isuzu und Jiangxi Isuzu) und zwei technische Kooperationen mit Xinan Small Truck und Beijing Small Truck ein.<sup>114</sup> Nach dem WTO-Beitritt waren die japanischen Unternehmen beim Markteintritt in China Pioniere im Bereich der Produktion von Nutzfahrzeugen. Iszu

---

<sup>112</sup> Vgl. Wyrwoll & Hanschen (2008) S. 229

<sup>113</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 40

<sup>114</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 40

beispielsweise ging Joint Ventures ein und produziert nun mit heimischen Unternehmen in Chongqing, Nanchang, Beijing und im Südwesten von China. **Suzuki** hat sechs Produktionsstätten in verschiedenen chinesischen Provinzen. Im Jahr 2002 kooperierte **Toyota** aus strategischen Gründen mit der FAW - sie haben sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2010 zirka 40.000 Fahrzeuge am chinesischen Markt abzusetzen.<sup>115</sup>

Die PSA-Gruppe **Peugeot Citroën** gründete im Jahr 1985 die Guangzhou Auto Cooperation, außerdem ist Citroën in einer Joint Venture Partnerschaft mit der DFM und diese beiden Unternehmen führen die Dongfeng Citroën Motor Co. Sie produzierten in den nächsten zwei Jahren den 504 (ein Nutzfahrzeug) und das Modell 505 (einen Personenwagen). Im Jahr 1997 zog sich die französische PSA-Gruppe aufgrund des unreifen Marktmechanismus aus Guangzhou zurück. In der Zwischenzeit hat Peugeot Citroën sich in der Provinz Wuhan angesiedelt. Diese beiden Joint Ventures wurden von der französischen Regierung mit zinsgünstigen Krediten unterstützt. Dennoch waren die beiden Unternehmen nicht erfolgreich, weil Peugeot mit den heimischen Marktbedingungen und der Politik am Standort Guangzhou nicht vertraut war und sich nicht anpassen konnte. Hinzu kommt, dass sich Guangzhou damals nicht auf Industriebetriebe sondern auf den Handel konzentriert hat. Nach dem von der WTO ausgelösten Strukturwandel ist die Anzahl der ausländischen Unternehmen in China wieder gestiegen und mit der wachsenden Nachfrage für Autos am heimischen Markt ist Peugeot wieder nach Wuhan zurückgekehrt.<sup>116</sup>

**Honda** übernahm Guangzhou Peugeot und ging im Jahr 1998 eine Partnerschaft mit der Guangzhou Auto Group Cooperation unter dem Namen Guangzhou Honda Auto Cooperation ein. Im Jahr 1992 startete die Produktion von Accord, einem Automodell im amerikanischen Stil. Im Jahr 1994 kooperierte sie mit Dongfeng in

---

<sup>115</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 41

<sup>116</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 41

einem Joint Venture. Bis 2006 erreichte die Guangzhou Honda Auto Cooperation eine Fertigungskapazität von 530.000 Autos. Außerdem ist Guangzhou eine wichtige Küstenstadt und wirtschaftliche Sonderregion Chinas, die ein Produktionsnetzwerk in Südostasien verbindet. Aus diesem Grund hat sich Honda dank dieser verkehrsgünstigen Bedingung in der Zulieferindustrie entwickelt. Nach dem WTO-Beitritt waren der Handel und die Entwicklung der Industrie durch dieses Netzwerk von gegenseitiger Zulieferung besonders aktiv.<sup>117</sup>

Diese oben analysierten Änderungen und Auswirkungen des WTO-Beitritts können wie folgt zusammengefasst werden:

Anhand der beschriebenen Situationen und Entwicklungen lassen sich die Änderungen der Wettbewerbsstruktur und Marktstruktur Chinas seit den 1980er Jahren bis zum Beitritt der WTO gut nachvollziehen. Ausländische Unternehmen aus Japan, Amerika und Europa sind auf den chinesischen Markt eingetreten. Das starke Wachstum des chinesischen Marktes, die Globalisierung der Weltindustriestruktur und die Öffnungspolitik Chinas boten besonders reizvolle Möglichkeiten. Nach dem WTO-Beitritt hat China eine neue Industriepolitik verfolgt, um die nationale Industrie von der Kontrolle von Staat und Regierung loszulösen und durch die Unternehmensform Joint Venture die Kooperation zwischen ausländischen und inländischen Unternehmen zu fördern.

Fünf Jahre nach dem Beitritt zur WTO hat die chinesische Automobilindustrie die Verpflichtungen, die für den Beitritt ausschlaggebend waren, erfüllt. So wurde der Zolltarif für Autos von 69,2 auf 25 Prozent und für Automobilzubehör von 22,9 auf 10,4 Prozent gesenkt.<sup>118</sup> Vor dem WTO-Beitritt gab es die Befürchtung, dass aufgrund der Öffnung des Marktes die relativ schwache heimische Automobilindustrie zerstört werden könnte. Man fürchtete den Eintritt vieler

---

<sup>117</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 41

<sup>118</sup> Vgl. Xiao (2000) S. 14

ausländischer Unternehmen und den möglichen Bankrott inländischer Firmen, außerdem erwartete man sich negative Auswirkungen auf den Konsum der heimischen Automobile und einen nicht erwünschten Rückgang der Preise. Auch im Bereich der Dienstleistungen und Kundenservices konnten die heimischen Unternehmen nur schwer mit der Wettbewerbsfähigkeit der ausländischen Konkurrenz mithalten. Aber entgegen all diesen Befürchtungen wurde die heimische Automobilindustrie nach dem WTO-Beitritt nicht von Außen zerstört, sondern profitierte von der Entwicklungskraft und Kooperation aus dem Ausland. Dadurch hat sich die Autoindustrie vergrößert und weiter entwickelt und seine weltweite Wettbewerbsfähigkeit verstärkt.

Der chinesische Automobilmarkt hat sich von einem Oligopol mit nur wenigen Herstellern zu einem wachsenden Markt mit zahlreichen Herstellern und Zulieferern gewandelt. Die Marktwirtschaft hat Einzug in China erhalten und der chinesische Automobilmarkt ist dank dem Eintritt ausländischer Unternehmen aufgeblüht. So hat sich der unter strenger staatlicher Kontrolle stehende unvollständige Markt Schritt für Schritt in einen vollständigen Markt verwandelt. Durch Kooperation mit dem Ausland konnten Synergieeffekte genutzt werden – die chinesischen Autohersteller verfügen nicht nur über die eigene Wertschöpfungskette, sondern nehmen dank der Globalisierung auch an weltweiten Wertschöpfungsketten teil.<sup>119</sup>

#### **4.3 Strukturelle Änderungen in der Automobilindustrie**

Mit der weltweiten Arbeitsaufteilung beschränkt sich die Entwicklung der Automobilindustrie nicht mehr nur auf ein Land, sondern es macht sich auch hier der Trend zur Globalisierung bemerkbar. Ein Zeichen dafür ist, dass die großen Automobilproduzenten ihre Arbeitsaufteilung nun weltweit durchführen. Aus diesem Grund muss auch die chinesische Automobilindustrie unter dem Blickwinkel der

---

<sup>119</sup> Vgl. Bünz (2006) S. 60

Globalisierung der weltweiten Automobilindustrie betrachtet werden. Die Struktur des chinesischen Automobilmarktes muss neu gestaltet werden, um an dieser globalen Arbeitsaufteilung entsprechend teilnehmen zu können.

#### **4.3.1 Die globale Fertigungskette und die Gewinnzuteilung in der Automobilindustrie**

##### **Die globale Fertigungskette in der Automobilindustrie<sup>120</sup>**

Seit den 1990er-Jahren gab es zwei wichtige Änderungen in der weltweiten Automobilindustrie. Dies war einerseits der Trend zur Globalisierung der Arbeitsaufteilung, andererseits die Bildung internationaler Koalitionen in der Automobilindustrie. Diese zwei wesentlichen Änderungen machten eine Umstrukturierung der Automobilindustrie, eine Umwandlung der traditionellen Ressourcenverteilung und einen Wechsel der Wettbewerbsregeln nötig.

Die Arbeitsaufteilung in der Automobilindustrie umfasst die Zulieferung der Rohstoffe, die Zubehörfertigung, die Forschung und Entwicklung (F&E), die Autoproduktion selbst sowie den Absatz und das Kundenservice. Die großen Automobil- und Automobilzubehörproduzenten - beispielsweise General Motors, Ford, Honda oder Toyota sowie die Magnaten der Zubehörhersteller, Delphi, Denso oder Bosch - konzentrieren sich vor allem auf die Produktion des Endproduktes sowie Forschung und Entwicklung. All diese Unternehmen sind führend im Bereich F&E und weisen somit eine starke Wettbewerbsfähigkeit auf. Dank der Globalisierung können immer mehr Automobilproduzenten auf die Vorteile der weltweiten Arbeitsaufteilung zugreifen, so werden beispielsweise Rohstoffe oder Zubehöre nicht mehr nur in einer Region sondern weltweit eingekauft. Dadurch können Kosten gespart werden und durch das so entstehende weltweite Netzwerk kann eine globale Autoproduktion und ein globaler Absatz der Produkte realisiert

---

<sup>120</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 53

werden. Höhere Gewinne sind dann die Folge.

### **Gewinnzuteilung in der Automobilindustrie**

Die Arbeitsaufteilung in der Automobilindustrie umfasst die drei Segmente „Technik“, „Produktion“ sowie „Absatz und Kundenservice“. Die großen Automobilhersteller strukturieren in großem Ausmaß ihre multinationalen Unternehmen um und fusionieren mit lokalen Unternehmen in den Entwicklungsländern. Dadurch verwandelt sich die Automobilindustrie nach und nach in eine Oligopol-Industrie. Die großen leitenden Unternehmen der Automobilbranche profitieren am meisten von den Gewinnen der Autoproduktion, durch die Oligopol-Situation am Markt werden hohe Gewinne unter wenigen Unternehmen aufgeteilt. Der übrige Gewinn der Automobilindustrie (entstanden durch die Herstellung von Zubehör, Reparaturen sowie Absatz und Kundenservice) wird unter vielen Konkurrenzunternehmen aufgeteilt. Folgende Überlegungen sind für die multinationalen Automobilunternehmen bei der Auswahl des Standortes der Fabriken relevant: Die Abteilung der F&E, das Produktdesign und das Management der Automarken befindet sich meistens im Mutterland (also in einem Industrieland), die Fabriken der Produktion und der Zubehörherstellung hingegen sind in den Entwicklungsländern angesiedelt. In den Entwicklungsländern wird die Fertigung in Form von CKD (Complete Knocked Down)<sup>121</sup> und SKD (Semi Knocked Down)<sup>122</sup> durchgeführt. Dies bedeutet, dass nicht das komplette Fahrzeug im Entwicklungsland hergestellt wird, sondern Fahrzeug-Bausätze. Die zugeteilten Gewinne für die beteiligten Entwicklungsländer sind allerdings relativ gering.<sup>123</sup>

---

<sup>121</sup> Vgl. [http://en.wikipedia.org/wiki/Complete\\_knock\\_down](http://en.wikipedia.org/wiki/Complete_knock_down)

<sup>122</sup> Vgl. <http://en.wikipedia.org/wiki/SKD>

<sup>123</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 54-55

#### 4.3.2 Die Arbeitsaufteilung in der chinesischen Automobilindustrie

Die chinesische Automobilindustrie konzentriert sich zuerst auf die Zubehöherherstellung und den Zusammenbau der Autos. Aufgrund der oben beschriebenen Entwicklungen ist im Vergleich mit den Industrieländern das F&E Segment der chinesischen Automobilindustrie zu Beginn noch im Rückstand.

Nach dem WTO-Beitritt sind die multinationalen (europäischen, amerikanischen, japanischen und koreanischen) Automobilproduzenten auf den chinesischen Markt eingetreten - man spricht auch von den „6+4“<sup>124</sup>. Der größte Teil der in China getätigten Investitionen stammt von diesen zehn Unternehmen. Die „6“ sind General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen, Toyota und Renault, die „4“ sind Peugeot, Citroën, Honda, BMW und FIAT sowie deren Tochterunternehmen. Diese großen multinationalen Automobilunternehmen sind durch Joint Venture Partnerschaften nach China gekommen, um mit ihren Investitionen auf dem Sektor der Personenwagen zu agieren und ihre Produkte dominieren den chinesischen Markt. Im Jahr 2007 betrug der Absatz der zehn besten Automobilunternehmen in China insgesamt 3,07 Millionen Yuan und ihre Marktanteile machten 65,11 Prozent aus. Darunter befanden sich allerdings nur zwei heimische Automobilhersteller, Qi Rui und Geely. Der Absatz dieser beiden betrug nur 541.00 Yuan und ihr Marktanteil machte nur knapp 12 Prozent aus.<sup>125</sup>

Es gibt drei mögliche Arten, wie die chinesische Automobilindustrie auch in der globalen Automobilindustrie eine Rolle spielen kann:<sup>126</sup>

- Joint Venture zwischen einem heimischen Automobilhersteller und einem multinationalen Automobilunternehmen

---

<sup>124</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 54

<sup>125</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S.90

<sup>126</sup> Vgl. Guo (2004) S. 1

- Heimische Automobilunternehmen eröffnen sich selbst neue Wege, beispielsweise durch Imitation der Produkte von multinationalen Automobilunternehmen
- Joint Venture unter den heimischen Automobilunternehmen.

### **Joint Venture zwischen heimischen und internationalen Automobilunternehmen**

Nach dem Beitritt zur WTO können multinationale Automobilunternehmen wegen der geltenden Politik der chinesischen Automobilindustrie nur durch Joint Venture Partnerschaften mit heimischen Automobilunternehmen am chinesischen Automobilmarkt teilnehmen.<sup>127</sup> Deshalb müssen sie sich unter den chinesischen Unternehmen ihre Partner suchen. Mit der Zeit haben sich drei Joint Venture Typen entwickelt.<sup>128</sup>

- „viele Zentren“: Die Joint Venture Unternehmen wählen verschiedene Standorten zur Autoproduktion mit verschiedenen Automarken. Daimler Chrysler beispielsweise kooperiert mit Bei Xing, Bei Qi und Dong Nan, Ford mit Changan, Jiang Ling und Hai Nan Mazda.
- „ein Zentrum“: General Motors zum Beispiel hat nur Shang Hai GM als Zentrum, im Umkreis dieses Unternehmens wurden dann weitere Standorte des GM-Konzerns aufgebaut (beispielsweise Wu Ling Liu Zhou, GM Dong Yue und GM Jin Bei).
- „Gesamtheit“: Dieser Typ ist ein vollständiges Joint Venture Unternehmen, es umfasst F&E, Produktion und Absatz. Typisches Beispiel ist das mit einem japanischen Unternehmen hergestellte Dong Feng Auto.

---

<sup>127</sup> Vgl. Cooney (2006) S. 1

<sup>128</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 55 Sowie Cooney (2006) S. 9



## Entwicklung der heimischen Automarken

- Gründung von heimischen Automobilunternehmen mit eigenen Automarken

Neben den vielen Joint Venture Partnerschaften mit multinationalen Unternehmen gibt es auch zahlreiche aufsteigende heimische Automobilunternehmen, die sich selbst neue Wege eröffnen und neue heimische Automarken hervorbringen. Die Erfolge dieser Unternehmen steigen von Jahr zu Jahr, im Jahr 2007 betrug der Absatz der heimischen Autos insgesamt 1,24 Millionen (dies entspricht 26 Prozent des gesamten Absatzes).<sup>129</sup> Drei verschiedene Wege sind denkbar, wie heimische Unternehmen eigene Automarken auf den Markt bringen können: entweder beginnt das Unternehmen seine Arbeit von Null und entwickelt selbständig ein neues Auto (wie beispielsweise Qi Rui oder Geely) oder das Unternehmen verwendet bereits reife Produkte aus dem Joint Venture (wie Bei Qi oder FAW) oder aber das chinesische Unternehmen arbeitet mit einem Patent des Joint Venture Unternehmens (wie SAIC und Nan Qi). Diese drei Vorgehensweisen sind sehr unterschiedlich, aber trotzdem basieren sie alle auf der Imitation der erfolgreichen Produkte der multinationalen Unternehmen. Durch die Erzeugung der eigenen Autos verstärkt die chinesische Automobilindustrie das Segment der Autoproduktion und der F&E in der globalen Arbeitsaufteilung. Der chinesische Automobilmarkt ist also nicht beim reinen Zusammenbau der Automobilteile stehen geblieben, er hat sich weiter entwickelt und einen Schritt in Richtung einer Industrie mit reifer Technik gemacht.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 91

<sup>130</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 57

- Gründung von „aktiven“ Joint Venture Unternehmen

Im Jahr 2006 hat das chinesische Automobilunternehmen Geely mit der englischen Manganese Bronze Holding (MBH) einen Joint Venture Vertrag zur Erzeugung der englischen T4 Taxen abgeschlossen.<sup>131</sup> Geely ist mit 51 Prozent der Aktien erster Gesellschafter der MBH geworden und deshalb wurden das wissenschaftliche Eigentum sowie Informationen des Produktdesigns von MBH auf das Unternehmen Geely übertragen. Zugleich hat das Unternehmen Qi Rui mit Chrysler vereinbart, gemeinsam den europäischen und amerikanischen Markt zu erschließen.<sup>132</sup> Der Gedanke dieser neuen Joint Venture Partnerschaften ist, dass das neue Unternehmen die Vorteile der Kostenkontrolle und die Technik der mittleren und kleinen Autoherstellung von Qi Rui verwendet, auf der anderen Seite aber mit Hilfe des Einflusses und der Markenkraft von Chrysler den europäischen und amerikanischen Markt erschließen kann. Diese „aktiven“ Joint Venture Partnerschaften unterscheiden sich wesentlich von den früher eher „passiv“ gestalteten Verbindungen. Die chinesischen Unternehmen verfügen hier über ein relativ dominantes Aktienrecht und benützen eigene Techniken zur Fertigung der Autos. Das bedeutet auch, dass chinesische Unternehmen auf neue Art und Weise an der globalen Arbeitsteilung teilnehmen können.<sup>133</sup>

- Die Fusion heimischer Automobilunternehmen

Changchen Automobil Holding, Dengfeng Motor Corporation, Qi Rui und Hua Nan waren am chinesischen Markt zuerst konkurrierende Unternehmen, die eine große Koalition eingegangen sind und ein neues Automobilunternehmen in Ghana gegründet haben. Dabei haben sie sich auf die Produktion von Dongfeng LKW, Qi

---

<sup>131</sup> Vgl. <http://www.reuters.com/article/companyNewsAndPR/idUSSHA31073120070305>

<sup>132</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 57

<sup>133</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 57

Rui Personenwagen, Pi Ka Personenwagen und Autobusse spezialisiert. Durch die Fusion der heimischen Automobilunternehmen können bei der Erschließung des Weltmarktes nicht nur Kosten gespart, sondern auch Schwierigkeiten auf neuen Märkten (Investitionen, Technik- und Patentbindung, Entfaltung der Qualifikationen) leichter bewältigt werden. Außerdem können die in Ghana hergestellten Autos ohne Zolltarif nach Europa und Amerika eingeführt werden. So kann auch die chinesische Automobilindustrie durch Direktinvestitionen an der globalen Arbeitsaufteilung teilnehmen.<sup>134</sup>

## 5. Volkswirtschaftliche Betrachtungen

Dieses Kapitel geht näher ein auf volkswirtschaftliche Faktoren, die in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des chinesischen Automobilmarktes stehen bzw. diese maßgeblich beeinflusst hat. Die Steigerung des Einkommens und Auswirkungen des WTO-Beitritts auf die Einkommensverteilung Chinas sowie daraus resultierende Konsequenzen für die Automobilindustrie werden analysiert. Außerdem werden Änderungen der Konsumstruktur aufgezeigt und abschließend der Zusammenhang zwischen Standortwahl der Automobilproduzenten und Einkommen erläutert:

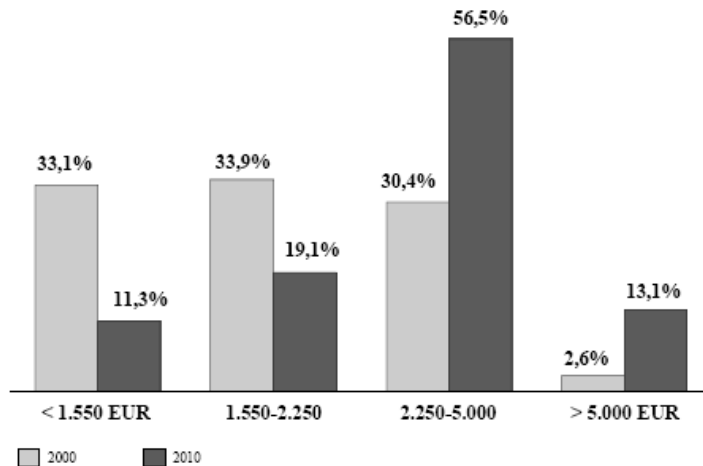
Das Wachstum des Automobilmarkts in China hängt sehr eng mit dem zunehmenden **Wohlstand** der Mittel- und Oberschichten im Osten des Landes zusammen, diese Schichten verdienen mehr als 5000 Euro im Jahr.<sup>135</sup> Abbildung 17 stellt die prognostizierte Entwicklung der verschiedenen Einkommensschichten grafisch dar.

---

<sup>134</sup> Vgl. Wang & Kou (2006) S. 58

<sup>135</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 42

**Abbildung 16: Entwicklung der Einkommenssegmente in China (2000/2010)**



Quelle: Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 44

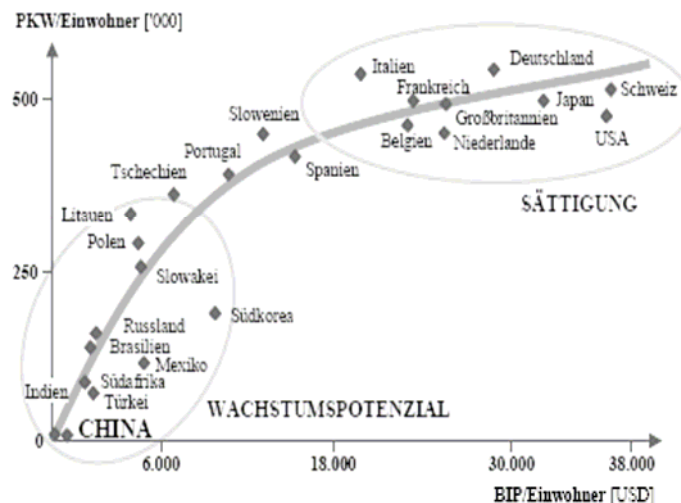
Seit den 1990-er Jahren wächst diese einkommensstarke Schicht sehr schnell und mit dem zunehmenden verfügbaren Einkommen steigt auch der Konsum von Computern, Wohnungen und Autos.<sup>136</sup> Im Durchschnitt gab es in den 1990er Jahren nur 0,46 Prozent Chinesen, die mehr als 5000 Euro Jahreseinkommen hatten, bis 2007 ist diese Käuferschicht jährlich um 21 Prozent gewachsen. Den stärksten Konsumzuwachs nach dem Beitritt zur WTO konnte der chinesische Automobilmarkt verzeichnen. Betrug der Autoabsatz im Jahr 2001 noch 2,37 Millionen, so konnten 2007 bereits 8,8 Millionen verkauft werden.<sup>137</sup> Der chinesische Automobilmarkt ist 2007 der zweitgrößte der Welt und wird nur von Amerika übertroffen.<sup>138</sup>

<sup>136</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 42

<sup>137</sup> Vgl. China Statistic Yearbook 2007

<sup>138</sup> Vgl. Wyrwoll & Hanschen (2006) S. 227

**Abbildung 17: Fahrzeugdichte in Relation zum BIP pro Kopf**



Quelle: Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 51

Das Auto in China ist ein Luxus-Konsumgut und in der Anfangsphase der Wirtschaftsentwicklung konzentrierte sich der Automobilabsatz hauptsächlich auf Lastkraftwagen und Autobusse, nach dem anfänglich langsamen Wachstum der Wirtschaft hat sich die Wirtschaftsentwicklung allerdings beschleunigt und auch das Einkommensniveau der Bevölkerung hat sich erhöht.<sup>139</sup> In der Folge stieg auch die Anzahl der Personenwagen stark an (Abbildung 18 enthält die Anzahl der Autos, die 100 Personen zur Verfügung steht).

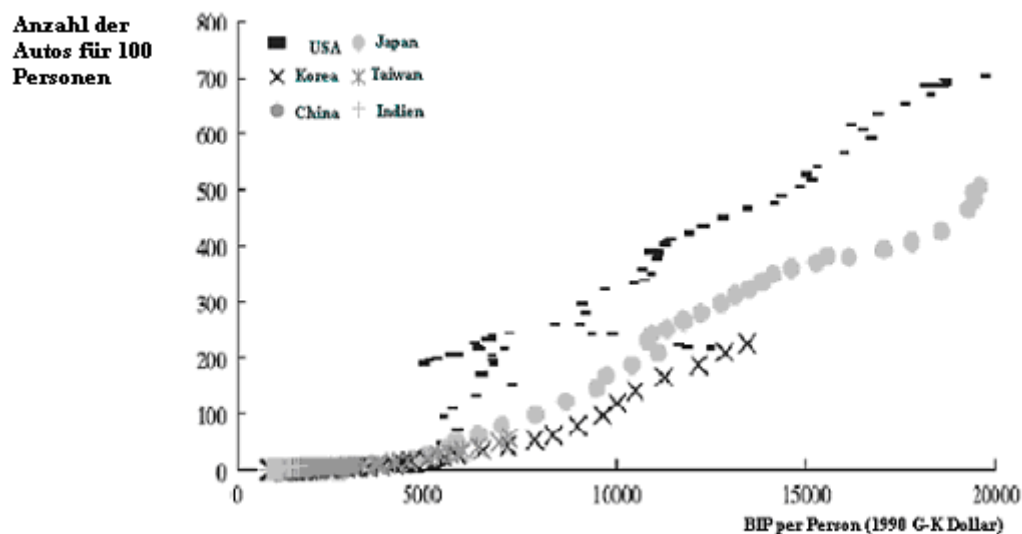
Eine Maßzahl für den Elastizitätskoeffizienten der Nachfrage von Autos ist das **Bruttoinlandsprodukt** (BIP) pro Person.<sup>140</sup> Das BIP stellt die umfassendste Maßzahl für die Gesamtproduktion von Gütern und Dienstleistungen einer Volkswirtschaft dar und berechnet sich als Summe der Geldwerte des Konsums, der Bruttoinvestitionen, der Staatsausgaben für Güter und Dienstleistungen und der Nettoexporte, die in einer Volkswirtschaft innerhalb eines Jahres bereitgestellt

<sup>139</sup> Vgl. Feng et al.(2008) S. 92

<sup>140</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S. 453

werden. Laut Abbildung 18 gilt: falls das BIP pro Person höher als 10.000 Dollar pro Jahr ist, besteht zwischen Anzahl der Autos für je 100 Einwohner und Steigung des BIP ein gerades Linienverhältnis. Ist das BIP pro Person niedriger als 10.000 Dollar, ist die Steigung der Anzahl der Autos für 100 Einwohner sehr gering.<sup>141</sup>

### Abbildung 18: Verhältnis zwischen BIP/Kopf und Anzahl der Autos für 100 Personen



Quelle: Feng et al. (2008) S. 93

Aus Abbildung 18 geht auch hervor, dass die Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie ähnlich wie in anderen Ländern verläuft, so befinden sich Indien oder Korea in derselben Entwicklungsphase wie China. Länder mit einer ähnlichen Entwicklung wie China, vor allem Korea und Taiwan, zeigen auch eine ähnliche Entwicklung bei den zur Verfügung stehenden Autos. Mit der Zeit entwickelten sich die Automobilindustrie und die davon abhängigen Industrien sehr schnell, in einer relativ kurzen Zeit erreichen sie ähnliche Export- und Importmengen wie weiter entwickelte Industrieländer. Man kann daher erwarten, dass China in der Automobilindustrie ein großes Markt- und Entwicklungspotenzial hat.<sup>142</sup>

<sup>141</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 93

<sup>142</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 93

Nach dem Beitritt zur WTO hat die heimische Automobilindustrie analog zur Wirtschaft ein großes Wachstum verzeichnet. Wie zu erwarten, hat sich der Markt für Personenkraftwagen schneller entwickelt als der Markt für Lastkraftwagen.

In den 1980er Jahren verkaufte man in China fast keine Privat-Pkws, im Jahr 2003 wurden bereits 4,3 Millionen abgesetzt. Privat-Pkws stellen somit das Hauptprodukt des Automobilmarkts dar.<sup>143</sup>

**Abbildung 19: Absatz von Personenkraftwagen nach Segmenten**



Quelle: Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S. 45

Nach dem Beitritt zur WTO hat das BIP/Kopf im Jahr 2001 die 1000 Dollar-Grenze durchbrochen und damit hat sich auch die **Konsumstruktur** der Einwohner vollkommen verändert. Der Fokus hat sich von „genug Essen und Kleider haben“ auf „Wohlergehen“ verlagert, Bereiche wie Wohnung und Verkehr werden nun vermehrt fokussiert. Während 1990 noch für 74,6 Prozent der Bevölkerung die Konsumform „Existenz“ und nur für 11,3 Prozent „Genuss“ von Bedeutung ist, zeigt sich 2006 ein anderes Bild: für 56,6 Prozent spielt „Existenz“ eine besondere Rolle, „Genuss“ hingegen hat sich auf 18,9 Prozent verbessert.<sup>144</sup>

<sup>143</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 93

<sup>144</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S.38

In der Volkswirtschaftslehre lässt sich das Konsumverhalten anhand folgender fundamentaler Prämisse erklären: jeder wählt jene Güter und Dienstleistungen aus, die ihm am wertvollsten erscheinen, Nutzen wird bei der Konsumwahl angestrebt. Nutzen bedeutet Bedürfnisbefriedigung<sup>145</sup> und „ein Konsument wird mit einem gegebenen Einkommen und angesichts gegebener Marktpreise die größtmögliche Bedürfnisbefriedigung erzielen, wenn der Grenznutzen das Maximal erreicht.“<sup>146</sup> Aus Tabelle 3 wird ersichtlich, dass das Auto ein Produkt mit hoher Einkommenselastizität ist, die Nachfrage nimmt mit steigendem Einkommen sehr schnell zu.

**Tabelle 3: Änderung der Konsumstruktur und Erhöhung des Einkommensniveau in China**

	<b>Die erste Ebene der Konsumstruktur</b>	<b>Die zweite Ebene der Konsumstruktur</b>	<b>Die dritten Ebene der Konsumstruktur</b>
<b>Zeit</b>	1960er Jahre bis Ende 1980er Jahre	Anfang 1990er bis Ende 1990er	Anfang des 21. Jahrhundert bis jetzt
<b>Waren</b>	Fahrrad, Armbanduhr, Nähmaschine	Fernseher, Kühlschrank, Waschmaschine	Auto, Wohnung, Kommunikationsanlagen
<b>Ausgaben für Konsum</b>	Hundert Yuan (Zehn Euro)	Tausend Yuan (Hundert Euro)	Zehntausend, Hunderttausend Yuan (Tausend, Zehntausend Euro)
<b>Zeitraum</b>	Ca 30 Jahre	Ca 10 Jahre	Jahrzehntelang

Quelle: Feng et al. (2008) S. 38

<sup>145</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S. 109

<sup>146</sup> Vgl. Samuelson & Nordhaus (2002) S. 109

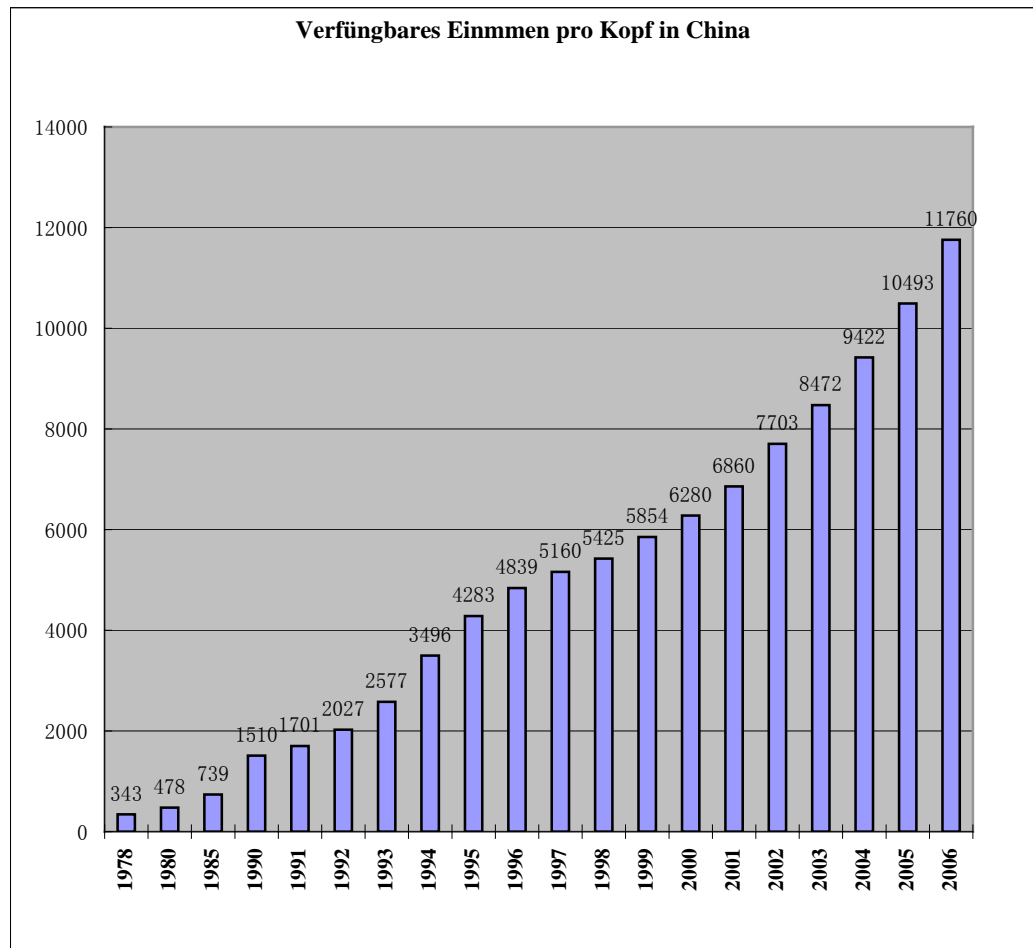


Die Automobilindustrie hängt auch mit anderen Industriezweigen zusammen und dadurch kann ein Aufschwung in der Automobilindustrie auch für andere Zweige von Vorteil sein. So umfasst die Wertschöpfungskette der Automobilindustrie Bereiche der Technologie, Beschaffung von Rohstoffen, Herstellung sowie Absatz und Dienstleistung. Im Bereich der Rohstoffbeschaffung und der Herstellung kann die Automobilindustrie somit die Eisen-, Gummi-, Buntmetall-, Elektro- und Textilindustrie antreiben. Der Nachkauf und der Dienstleistungssektor der Automobilindustrie können sich positiv auf Versicherungs- und Finanzierungsunternehmen, Tankstellen sowie Instandhaltungsbetriebe auswirken. Die Automobilindustrie hat sich von einer unreifen Industrie zu einer leitenden Industrie entwickelt, die die heimische Wirtschaft unterstützt und in der chinesischen Volkswirtschaft eine wichtige Rolle spielt.<sup>147</sup>

---

<sup>147</sup> Vgl Feng et al. (2008) S. 39

**Abbildung 20: Verfügbares Einkommen pro Person (1978-2006 in Yuan)**



Quelle: China Statistic Yearbook 2007

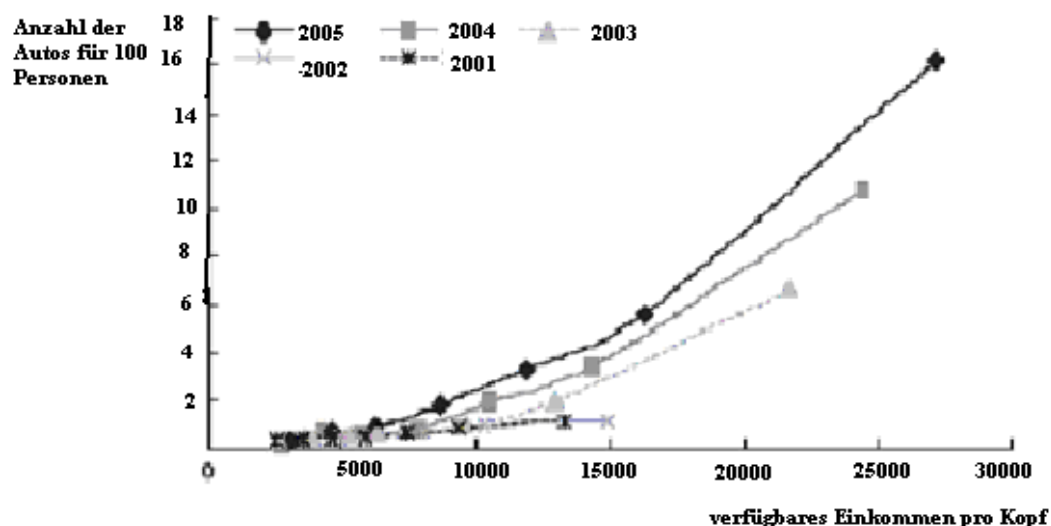
Nach dem WTO-Beitritt hat sich das BIP in China um zirka 3 Prozent erhöht, das entspricht einem Wert von ungefähr 30 Milliarden US-Dollar. Arbeitsplätze konnten geschaffen werden und der Lebensstandard der Einwohner hat sich erhöht. Abbildung 20 zeigt das Wachstum des verfügbaren Einkommens pro Person von 1978 bis 2006 – mit diesem Anstieg geht ein steigender Absatz von Pkws einher.<sup>148</sup>

In Abbildung 21 wird der Zusammenhang von Einkommen und dem Besitz von

<sup>148</sup> Gemessen wird die Anzahl der Autos für je 100 Personen und diese Zahl ist eine Maßzahl für die Konsumkraft der chinesischen Bevölkerung.

Autos näher erläutert, die horizontale Achse gibt Auskunft über die sieben Einkommensstufen, die vertikale Achse spiegelt die Anzahl der Autos, die auf 100 Einwohner kommt, wieder.<sup>149</sup> Das Verhältnis zwischen Anzahl der Autos und dem verfügbaren Einkommen steigt im Bereich vor 20.000 Yuan langsam, danach jedoch sehr schnell. Dies hängt damit zusammen, dass Autos Luxusgüter sind und wenn das Einkommensniveau erhöht wird, nimmt auch die Nachfrage nach Autos zu. Ab einem verfügbaren Einkommen von 20.000 Yuan steigt der Grenznutzen für den „Autokonsum“. Deshalb war die Anzahl der Autos für je 100 Einwohner im Jahr 2005 viel größer als im Jahr 2004 bei demselben Einkommensniveau, insbesondere nach 20.000 Yuan. Hinzu kommt, dass sich die Qualität der Autos mit der Zeit verbessert hat, aber die Preise (und damit die Anschaffungs- und Erhaltungskosten eines Autos) gesunken sind.<sup>150</sup>

**Abbildung 21: Anzahl der Autos für 100 Einwohner wächst mit dem verfügbaren Einkommen**



Quelle: Feng et al.(2008) S.99

<sup>149</sup> Vgl. Chinese Yearbook 2007

<sup>150</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 98

Vor allem in der Zeit von 2003 bis 2005 ist der Verkauf von Privat-Pkws drastisch gestiegen. Durch diesen verstärkten Kauf von Privatautos hat sich auch der Lebensstil der Chinesen verändert, sie konnten dadurch ihren Lebensbereich erweitern. Die Automobilindustrie hat in diesem Sinne nicht nur den Konsum gefördert, sondern auch die Entwicklung der Verstädterung vorangetrieben. Durch das Auto hat sich der Abstand zwischen Stadt und Land verkürzt, abgelegene Regionen und isolierte Gebiete werden so für jedermann leicht zugänglich.

Die Wahl des **Produktionsstandortes** stellt für ausländische Automobilproduzenten eine wichtige Entscheidung dar, die auch von der Einkommensverteilung in den verschiedenen Regionen abhängt. In den 1990-er Jahren, als ausländische Automobilproduzenten erstmals den chinesischen Markt betraten, wurden die Standorte in den Küstenprovinzen Chinas bevorzugt, um die günstigen Verkehrsbedingungen und Kostenvorteile der Arbeitskräfte nutzen zu können. Nun hat sich auch die Wirtschaft in anderen Provinzen schnell entwickelt und das Einkommensniveau hat sich auf durchschnittlich 5000 Euro erhöht. Die zunehmende Nachfrage nach Autos stellt einen wichtigen Grund für die Standortwahl ausländischer Automobilunternehmen dar. Die folgende Abbildung zeigt die Einkommensverteilung der VR China im Jahr 2003 und die Standorte der wichtigsten ausländischen Automobilproduzenten.<sup>151</sup>

---

<sup>151</sup> Vgl. Kasperk & Woywode & Kalmbach (2006) S.41

**Abbildung 22: Verteilung des Bruttosozialproduktes/Kopf und Standorte der globalen Automobilindustrie in China**



Quelle: Wieder M/ Marz (2004) S. 36

## 6. Zukunft der chinesischen Automobilindustrie

Seit der Durchführung der Politik von „Reform und Öffnung“ kann die chinesische Wirtschaft eine rasche Entwicklung vorweisen. Von 1979 bis 2006 hat sich beispielsweise das BIP des Landes um durchschnittlich 9,7 Prozent gesteigert.<sup>152</sup>

<sup>152</sup> Vgl. China Statistic Yearbook 2007

Damit die chinesische Wirtschaft auch in Zukunft diesem Entwicklungstrend folgt, wird die Verstädterung und Industrialisierung gefördert. China befindet sich im Moment in der mittleren Phase der Industrialisierung, die Konsumindustrie kann noch in großem Ausmaß gefördert werden. Auch im Dienstleistungssektor (beispielsweise im Tourismus, den Kultur- und Unterhaltungsangeboten) kann eine wesentliche Verbesserung und rasche Entwicklung beobachtet werden.<sup>153</sup> Dies ist auch ein Zeichen dafür, dass es den Menschen immer besser geht und sie ihren Lebensstandard erhöht haben. Besonders wichtig ist die zunehmende Verstädterung des Landes, dadurch steigt die Nachfrage nach Wohnungen, nach Fortbewegungsmöglichkeiten sowie staatlichen Einrichtungen. Davon profitiert auch die Automobilindustrie, die Nachfrage nach Pkws steigt. Die Verstädterung hat auch die Einstellung der Menschen und ihre Konsumgewohnheiten beeinflusst, wovon viele Industriezweige einen Nutzen ziehen können. Die weitere Verstädterung Chinas wird die Triebkraft der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung sein, davon kann und wird auch die Automobilindustrie profitieren. Nach dem Beitritt zur WTO hat auch in China die Globalisierung Einzug erhalten.<sup>154</sup> Viele ausländische Unternehmen haben den chinesischen Markt betreten und das Land dadurch zu einem wichtigen und weltweiten Herstellerstützpunkt gemacht. Durch die Teilnahme an der globalen Arbeitsaufteilung wird auch die Wettbewerbsfähigkeit der inländischen Industrie gestärkt und das Ansehen der Außenhandelswaren hat sich erhöht. Die Globalisierung Chinas kann demnach als wichtige Triebkraft der wirtschaftlichen Entwicklung gesehen werden.

Kurz gesagt: Verstädterung, Industrialisierung und Globalisierung in China sind noch lange nicht abgeschlossen, deshalb befindet sich auch chinesische Wirtschaft noch im Wachstum und eine rasche Entwicklung wird erwartet. Alle diese Faktoren bieten der chinesischen Automobilindustrie eine gute Makroökonomieumwelt.

---

<sup>153</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 102

<sup>154</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 107-108

Die Automobilindustrie ist eine Schlüsselindustrie in China, sie spielt in der Phase der Industrialisierung eine wichtige Rolle. Aber aufgrund von Rückständen in Verwaltung und Technik fehlt den chinesischen Automobilunternehmen die Wettbewerbskraft gegenüber den ausländischen Konkurrenten. Um in dieser Phase der Industrialisierung mit der Konkurrenz mithalten zu können, werden auch Industriestrukturen erneuert, der Faktor Umweltschutz wird erstmals bedacht und Energiequellen werden sparsam eingesetzt.

Mit dem Wachstum der Volkswirtschaft Chinas ist auch das Einkommensniveau der Bevölkerung gestiegen, besonders die Bewohner von großen Städten konnten ihr Einkommen deutlich verbessern und damit das Potenzial des Automobilmarktes vergrößert. Gleichzeitig hat sich auch die Struktur des Automobilmarktes verändert – wer es sich leisten kann, will nun auch ein eigenes Auto besitzen und damit wurde das Auto zu einem populären Wirtschaftsgut. Aber auch Pkws der Luxusklasse finden ihre Abnehmer, vor allem in den großen Städten. Über kurz oder lang wird dieser Trend auch mittlere und kleinere Städte erreichen und so zur raschen Entwicklung der Industrie beitragen. Der chinesischen Automobilindustrie kann also eine positive Entwicklung prophezeit werden, aber gleichzeitig kann man sich auf eine herausfordernde und langfristige Entwicklung einstellen.<sup>155</sup>

---

<sup>155</sup> Vgl. Feng et al. (2008) S. 110

## **Anhang:**

### **Abstract:**

In den letzten zwanzig Jahren ist die chinesische Wirtschaft kontinuierlich zwischen sieben bis neun Prozent gemessen am Bruttoinlandsprodukt gewachsen. Die Politik der „Reform und Öffnung“ im Jahre 1979 kann als Grundstein dieser Wirtschaftsentwicklung gesehen werden. Dadurch hat sich auch der Lebensstandard der chinesischen Bevölkerung verbessert. Seit 1979 öffnen sich die chinesischen Türen auch nach und nach für Ausländer, was zu einer Abschwächung der zentralisierten Wirtschaft und einem vermehrten Vorkommen der Marktwirtschaft geführt hat. Viele ausländische Unternehmen werden dank dieser neuen Politik von Investitionsmöglichkeiten am chinesischen Markt angezogen, Globalisierung und Liberalisierung haben auch am chinesischen Arbeitsmarkt Einzug erhalten. Der Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) im Dezember 2001 stellt ein wichtiges Zeichen für die chinesische Wirtschaft dar, vor allem in Hinblick auf Chinas Rolle in der Weltwirtschaft.

In diesem Zusammenhang spielt die chinesische Automobilindustrie eine wichtige Rolle in der Wirtschaft des Landes. Besonders nach dem Beitritt zur WTO wächst die chinesische Automobilindustrie in einer raschen Entwicklungsphase aufgrund der direkten Investitionen von außen und der zunehmenden Nachfrage am inländischen Markt.

Mit den Auswirkungen der Zolltarifsenkung, der Abschaffung der Importquoten sowie dem Einfluss von Angebot und Nachfrage auf das Importvolumen wird neben der gesamten Autoindustrie auch der Markt für Automobilzubehör unter die Lupe genommen. Nach dem Beitritt zur WTO waren in den ersten vier Jahren über 3000 Automobilproduktionsunternehmen auf den chinesischen Markt gekommen. Unter



diesen Voraussetzungen beschloss die chinesische Regierung eine fünfjährige Joint Venture Partner Strategie und unterstützte die Gründung der „Großen Drei“ (die drei größten heimischen Automobilunternehmen). Diese „großen Drei“ - Shanghai Automobile Industry Cooperate (SAIC), First Automobile Works (FAW) und Dongfeng Automobile (Dongfeng) - konsolidierten sich mit ausländischen Automobilunternehmen, um sich als Konzerne zu etablieren und ihr Know-How zu erweitern.

Wegen der Verstädterung, Industrialisierung und Globalisierung in China befindet sich die heimische Wirtschaft noch im Wachstum und eine rasche Entwicklung wird erwartet. Alle diese Faktoren bieten der chinesischen Automobilindustrie eine gute Makroökonomieumwelt.

## **Lebenslauf**

### **Persönliche Daten**

Name: Wang Letao  
Geboren am: 13. August 1981 in Beijing  
Familienstand: Verheiratet mit Shen Qian  
Wohnhaft in: 1180 Wien, Schumannngasse 23/3  
Tel: +43699/1138 6666



### **Ausbildung in China:**

**1999-2001** Hochschule im Beijing für Internationale Wirtschaftbeziehung  
**ab 21. Dez 2001** Übersiedelung nach Wien

### **Ausbildung in Österreich:**

**April 2002-Februar 2003:** Vorstudienlehrgang Aufnahmeprüfung der Hauptuniversität  
**März 2003-Mai 2009:** Universität Wien - Betriebswirtschaftszentrum

### **Berufspraxis:**

**August 2008-Oktober 2008:** Assistentin an der Xinhua Nachrichtenagentur Wiener Bräo

### **Weitere Qualifikation:**

Sprachen: Chinesisch, Englisch, Deutsch  
EDV: MS Office

### **Interessen:**

Sport: Tischtennis  
Sonstiges: Reisen, Musik

*Wien, 28 Mai 2009* *Wang Letao*

## **Literaturverzeichnis:**

### **Druckwerke:**

Bruns, K & Homlong, N (2006): Wirtschaftspartner China, Verlag: LexisNexis ARD  
Orac Wien

Bünz, P (2006): Die Wirtschaft der Volksrepublik China nach dem Beitritt zur  
Welthandelsorganisation, Verlag Dr. Kovac

Cai, D. (2006): „Reform und Öffnung“ Politik und der Prozess des Beitritts zur  
WTO (Originaltitel: 中国开放与加 WTO 的进程).

China Statistic Yearbook 2007

Cooney, S (2006): China's Impact on the U.S. Automotive Industry, The Library of  
Congress.

Feng, F.; Zhang, N (2008): Annual Report On Automotive Industry, Verlag: Social  
Sciences Academic Press, China.

„Focus of China“ (2006): Die Auswirkung des Beitritts zur WTO auf die chinesische  
Automobilindustrie, E-Book.

Guo, J. (2000): Einfluss der Direktinvestitionen auf die chinesische Wirtschaft nach  
dem WTO-Beitritt. (Originaltitel: 加入 WTO 后外国直接投资对中国经济影响分  
析)

Harwit, E (1995): China's Automobile Industry, Verlag: Sharpe, Armonk NY.

Hayhoe, R. & Zha, Q. (2007): China History. Ontario Institute for Studies in Education of the University of Toronto: Canada.

Kasperk, G. & Woywode, M. & Kalmbach, R. (2006): Erfolgreich in China. Strategien für die Automobilzulieferindustrie, Springer-Verlag: Berlin Heidelberg.

Krugman, P & Obstfeld, M (2004): International Economics: Theory and Policy, Verlag: Addison Wesley, University of Birmingham.

Kuhn, P & Ning, A & Shi, H (2001): Markt China, R. Oldenbourg Verlag München Wien

Lee, C. (2001): Chinas Automobilindustrie in den Globalisierungs-Berichten des Arbeitsbereichs Chinaforschung Nr. 15, Institut für Weltwirtschaft und Internationales Management: Universität Bremen.

Lu, Y. (2002): WTO Import Vehicle Transactional corporation Effect, in Shanghai Automobilindustrie Analyse. (Originaltitel: 加入 WTO 进口汽车及跨国汽车公司对我国汽车产业的影响分析)

Lu Y (2007): Auswirkungen der Beitrit- WTO auf der Chinesischen Wirtschaft. (Originaltitel: 加入 WTO 对中国经济的影响)

Macrory, P. & Appleton, A. & Plummer, M. (2001): The World Trade Organization: Legal. Economic and Political Analysis, Springer-Verlag: Berlin Heidelberg.

Roland Berger Strategy Consultants (2003): Your best partner in China. Shanghai

Samuelson, P. & Nordhaus, W. (2002): Economics Volkswirtschaftslehre, Ueberreuter Verlag: Wien.

Wang, F. (2003): Der Einfluss der Direktinvestitionen auf die chinesische Wirtschaft. (Originaltitel: 国外直接投资对我国技术进步的积极和消极影响)

Wang, B & Kou, X (2008): Teilnahme der chinesischen Automobilindustrie an der globalen Fertigungskette, Universität Chong Qing. (Originaltitel: 中国汽车产业嵌入全球产业链对策的思考),

Wayne, W. & Xing, J. (2002): The Chinese Business Review, National Council for US-China Trade.

Wang, Y & Wang G (2005): China and the World Trade Organization, Springer-Verlag: Berlin Heidelberg.

Wang, Z. (1999): Das wissenschaftliche Konzept von “ein Land, zwei Systeme“, Universität Wuhan. (Originaltitel: 一国两制“科学构想的历史文化底蕴)

Wieder, M. & Marz (2004): China-Automobilmarkt der Zukunft? Wissenschaftszentrum Berlin für Sozial Forschung GmbH.

Wu, Y. (2000): On the Clash and Coordination between WTO Trade and Environmental Policies, Journal of Nan Chang University China.

Wyrwoll & Hanschen (2006): Business Development in China: Volkswagen's involvement in this Emerging Market, Volkswagen AG: Wolfsburg.

Xiao, L. (2002): China und die internationale Wirtschaftsvereinigung im 21.

Jahrhundert. In: Social Sciences. (Originaltitel: WTO 时代: 中国与经济联合国)

Yan, L. (2002): Der Einfluss des Beitritts zur WTO und die Verbesserung der Konkurrenzfolge, in: Chinese Academic Journal Electronic Publishing House. (Originaltitel: WTO 的影响与国内竞争秩序的完善)

Zhao, M (2005): Five Competitive Forces in China' s Automobile Industry, Cambridge.

### **Internetquellen:**

<http://de.wikipedia.org/wiki/Mekka>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Seidenstra%C3%9Fe>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Sonderverwaltungszone>

[http://en.wikipedia.org/wiki/Special\\_Economic\\_Zone](http://en.wikipedia.org/wiki/Special_Economic_Zone)

[http://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_China](http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_China)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Complete\\_knock\\_down](http://en.wikipedia.org/wiki/Complete_knock_down)

<http://en.wikipedia.org/wiki/SKD>

<http://german.china.org.cn/german/165625.htm>

[http://www.dfmc.com.cn/info/introduce\\_en.aspx](http://www.dfmc.com.cn/info/introduce_en.aspx)

[http://www.faw.com/webcontent/aboutfaw.jsp?pros=history\\_growth.jsp&phight=800&about=History](http://www.faw.com/webcontent/aboutfaw.jsp?pros=history_growth.jsp&phight=800&about=History)

<http://www.globalchana.com/tabid/55/Default.aspx>

<http://www.hxlsw.com/Search/default.asp>

<http://www.reuters.com/article/companyNewsAndPR/idUSSHA31073120070305>

[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/thewto\\_e.htm#assistance](http://www.wto.org/english/thewto_e/thewto_e.htm#assistance)

[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/cwr\\_e/cwr\\_history\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/cwr_e/cwr_history_e.htm)

[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact4\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact4_e.htm)

[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact2\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm)

[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact2\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact2_e.htm)